

Univerzita Karlova v Praze

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie

Studijní obor: Geografie a kartografie



Jakub TRENDÁ

Souvislosti dlouhodobých populačních změn obcí Česka
a vývoje železniční sítě v letech 1869–2011

The long term changes of population of municipalities
in Czechia in connection with the development
of the railway network between 1869-2011

Bakalářská práce

Praha 2013

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 10. 5. 2013

Podpis:

Na tomto místě bych rád poděkoval RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D. za rady a náměty k mé bakalářské práci. Dále bych chtěl poděkovat hlavně mé rodině za podporu při psaní bakalářské práce.

Abstrakt

Práce se zabývá dlouhodobým populačním vývojem obcí v souvislosti se železnicí. V rámci práce byly číselně vyjádřeny přírůstky/úbytky obyvatelstva v obcích se železnicí a bez železnice v jednotlivých letech a obdobích. Po digitalizaci železniční sítě za desetiletá období byly k vlastním analýzám i tvorbě map použity Geografické informační systémy. Byla vytvořena série map zobrazujících změny počtu obyvatelstva obcí v dílčích obdobích a vzhledem k aktuálnímu rozsahu sítě. Stručně je uveden vývoj železniční sítě v Česku. Práce prokázala vliv železnice na populační vývoj sídel, zvláště v industriálním období.

Klíčová slova:

železnice, geografie dopravy, geografie obyvatelstva, vývoj železniční sítě

Abstract

The thesis is dealing with the long-term population development of municipalities connected with the railway. The thesis includes numerical expression of increases or decreases of population in municipalities with railway and without railway in individual years and ten-year periods. Geographic Information Systems were used for self-analyses and production of maps with the digitalization of the railway network. There was created a series of maps to show changes number of population in municipalities in sub-periods relative to the current range of the network. The thesis briefly describes the development of the railway network in the Czech Republic. The thesis showed the influence of railway on the population development of settlements, especially in the industrial period.

Keywords:

Railways, Transport Geography, Population Geography, The Development of the Railway network

Obsah

1.	Úvod	9
2.	Teoretický úvod	12
3.	Metodika výzkumu	18
3.1	Statistické zdroje a jejich kritika	18
3.2	Kartografické prameny	20
3.3	Digitalizace a postupy analýzy v GIS	22
3.4	Určení stavu železniční sítě a zastávek, vymezení obcí	22
3.5	Postupy tvorby grafů	25
4.	Vývoj železniční sítě v Česku	27
4.1	Úvod	27
4.2	Metodika	27
4.3	Vývoj železniční sítě v Česku v jednotlivých obdobích	27
5.	Interpretace výsledků	33
6.	Grafy vývoje obyvatelstva v souvislosti s železnicí	50
7.	Závěr	59
8.	Seznam literatury	61
8.1	Tištěné zdroje informací	61
8.2	Internetové zdroje informací	63
9.	Přílohy	65
9.1	Tabulky	65
9.2	Mapy	69

Seznam příloh

Seznam map

Mapa 1: Stav železniční sítě Česka v roce 1839

Mapa 2: Stav železniční sítě v roce 1849

Mapa 3: Stav železniční sítě v roce 1859

Mapa 4: Stav železniční sítě v roce 1869

Mapa 5: Stav železniční sítě v roce 1879

Mapa 6: Stav železniční sítě v roce 1889

Mapa 7: Stav železniční sítě v roce 1899

Mapa 8: Stav železniční sítě v roce 1915

Mapa 9: Vývoj železniční sítě Česka od roku 1915

Mapa 10: Změna počtu obyvatel mezi lety 1869 a 1880

Mapa 11: Změna počtu obyvatel mezi lety 1880 a 1890

Mapa 12: Změna počtu obyvatel mezi lety 1890 a 1900

Mapa 13: Změna počtu obyvatel mezi lety 1900 a 1910

Mapa 14: Změna počtu obyvatel mezi lety 1910 a 1921

Mapa 15: Změna počtu obyvatel mezi lety 1921 a 1930

Mapa 16: Změna počtu obyvatel mezi lety 1930 a 1950

Mapa 17: Změna počtu obyvatel mezi lety 1950 a 1961

Mapa 18: Změna počtu obyvatel mezi lety 1961 a 1970

Mapa 19: Změna počtu obyvatel mezi lety 1970 a 1980

Mapa 20: Změna počtu obyvatel mezi lety 1980 a 1991

Mapa 21: Změna počtu obyvatel mezi lety 1991 a 2001

Mapa 22: Změna počtu obyvatel mezi lety 2001 a 2011

Mapa 23: Změna počtu obyvatel mezi lety 1869 a 1910

Mapa 24: Změna počtu obyvatel mezi lety 1950 a 1991

Mapa 25: Změna počtu obyvatel mezi lety 1991 a 2011

Mapa 26: Změna počtu obyvatel mezi lety 1869 a 2011

Mapa 27: Vývoj železniční sítě v Česku, stav v roce 2011

Volně vložené mapy

Mapa 28: Změna počtu obyvatel mezi lety 1869 a 2011 –

– Mapa se železničními stanicemi a zastávkami

Seznam grafů

Graf 1: Relativní změny celkového počtu obyvatel v Česku, počtu obyvatel v obcích se železnicí a v obcích bez železnice mezi lety 1869 – 2011	50
Graf 2: Relativní změny celkového počtu obyvatel v Česku, relativní změny počtu obyvatel ve městech se železnicí a ve městech bez železnice, relativní změny počtu obyvatel ostatních obcí se železnicí a ostatních obcí bez železnice mezi lety 1869 – 2011	52
Graf 3: Relativní změny celkového počtu obyvatel v obcích, ke kterým byla zavedena železnice v jednotlivých obdobích, období sledování populačního vývoje mezi lety 1869 – 2011	56

Seznam tabulek

Tabulka 1: Celkový počet obyvatel v Česku, počet obyvatel v obcích se železnicí a v obcích bez železnice mezi lety 1869 – 2011	65
Tabulka 2: Relativní změny celkového počtu obyvatel v Česku, počtu obyvatel v obcích se železnicí a v obcích bez železnice mezi lety 1869 – 2011	65
Tabulka 3: Celkový počet obyvatel v Česku, počet obyvatel ve městech se železnicí a ve městech bez železnice, počet obyvatel ostatních obcí se železnicí a ostatních obcí bez železnice mezi lety 1869 – 2011	66
Tabulka 4: Relativní změny celkového počtu obyvatel v Česku, relativní změny počtu obyvatel ve městech se železnicí a ve městech bez železnice, relativní změny počtu obyvatel ostatních obcí se železnicí a ostatních obcí bez železnice mezi lety 1869 – 2011	66
Tabulka 5: Celkový počet obyvatel v obcích, ke kterým byla zavedena železnice v jednotlivých obdobích, období sledování populačního vývoje mezi lety 1869 – 2011	67
Tabulka 6: Relativní změny celkového počtu obyvatel v obcích, ke kterým byla zavedena železnice v jednotlivých obdobích, období sledování populačního vývoje mezi lety 1869 – 2011	68

Seznam použitých zkratek

ČSÚ Český statistický úřad
GIS Geografické informační systémy
SLDB ... Sčítání lidu, domů a bytů

1. Úvod

Cílem práce Souvislosti dlouhodobých populačních změn obcí Česka a vývoje železniční sítě v letech 1869–2011 je charakteristika a vysvětlení vlivu železnice na populační vývoj obcí na území dnešního Česka mezi lety 1869 a 2011. Toto téma bylo vybráno z důvodu zatím menšího rozsahu výzkumu v této dlouhodobé časové řadě. Vliv železnice na populační vývoj sídel je jistě důležitý, vezmeme-li v úvahu také vliv železnice na regionální rozvoj. Je také důležité sledovat vliv železnice na sídla z toho důvodu, že takto můžeme potvrdit nebo vyvrátit předpoklady populačního růstu sídel. Zadavatelé stavby mnohých železnic si totiž vzaly za cíl, aby jejich železnice kromě vlastního ekonomického přínosu měla pozitivní vliv na regionální rozvoj a populační růst sídel ležících na jejich železnici. Populační růst sídel je proto nutné zkoumat v dlouhodobém horizontu po otevření jednotlivých drah. V delším časovém úseku se většinou lépe ukáže faktický přínos železnice na populační růst sídel. Pokud bychom tento vliv sledovali v krátkém časovém období (například pouze po několik let), výkyvy počtu obyvatel by zkreslily celkové tendence. Tato zjištění by proto souvisela spíše s okamžitými tendencemi vývoje obyvatelstva a nebylo by proto možné vysledovat hlavní tendence ve vývoji obyvatelstva v souvislosti s vývojem železnice.

Z důvodu omezené datové základny o statistice obyvatelstva bylo vybráno jako počáteční datum, ke kterému se náš výzkum z hlediska změn populace vztahuje, rok 1869. V tomto roce proběhlo první moderní sčítání obyvatelstva se spolehlivými údaji o počtu obyvatel žijících v jednotlivých sídlech. Posledním rokem, ke kterému se náš výzkum v souvislosti s vývojem obyvatelstva vztahuje, je rok 2011. V roce 2011 proběhlo zatím poslední sčítání obyvatelstva. Z něj byly použity předběžné výsledky z databáze Českého statistického úřadu (Interní databáze ČSÚ).

Intenzita vlivu železnice na růst sídel se však v různých obdobích měnila. Lze předpokládat, že nejvýraznější vliv na populační stav obyvatelstva v jednotlivých sídlech měla v období industrializace. Železnice byla od 20./30. let 19. století nejprogresivnějším a nejmodernějším dopravním prostředkem. Po relativně krátké existenci koněspřežných drah byly od roku 1839 u nás stavěny parostrojní železnice. Železnice měly oproti stávající silniční dopravě uskutečňované povozy a dostavníky výhodu větší rychlosti a kapacity. Nezanedbatelným přínosem také byla větší nezávislost dráhy na počasí, spolehlivost dopravy a schopnost přepravy i v noci. V 19. století byla také rozvíjející se dopravou doprava lodní, v našich podmínkách uskutečňována na splavných řekách pomocí parníků. Vnitrozemská plavba na území dnešního Česka se však podstatně rozvíjela pouze na Labi a dolním toku Vltavy. I přes rozvoj vnitrozemské plavby vázané na splavné toky – tzn. na Labe a dolní Vltavu, měla plavba na těchto řekách větší úlohu pouze v nákladní dopravě. Osobní doprava na řekách byla hendikepována nízkou přepravní rychlostí.

Od konce 19. století v souvislosti s rozvojem jiných druhů dopravy se význam železnice relativně snižoval. Ostatní druhy dopravy, jako doprava automobilová, autobusová a letecká, však do poloviny 20. století nedosáhly významnějšího podílu na přepravě. Železnice tak stále byla rozhodujícím dopravním módem. Teprve v souvislosti s velkým rozvojem autobusové dopravy a nákladní silniční dopravy po druhé světové válce dochází ke snižování podílu železnice na přepravních výkonech. Poté se přidává ještě individuální automobilová doprava a po roce 1989 ve větším měřítku i doprava letecká, která má však větší význam v mezinárodní přepravě. Na vnitrostátní úrovni (Česka) se však letecká doprava na přepravě osob ani nákladů významněji nepodílela. V současné době je tedy vliv železnice na rozvoj sídel i ekonomiky patrně nižší než byl například ke konci 19. století.

Práci je rozdělena na část věnující se vývoji železniční sítě (kapitola 4.) a vývoji obyvatelstva a sídel, který je obsažen v kapitole Interpretace výsledků (kapitola 5.). Určitou syntézou těchto dvou částí je část interpretující výsledky vlastních výpočtů populačního vývoje sídel v souvislosti se železnicí, které jsou obsaženy v grafech a tabulkách (kapitoly 6. a 9.). Mapy byly do této práce zařazeny z důvodu lepšího pochopení procesů, prostorovosti jevů a prostorové variability, o kterých zde pojednáváme (kapitola 9.). Pro lepší pochopení populačního vývoje obyvatelstva a tendencí souvisejících například s koncentračními procesy byla do práce zařazena část věnující se vývoji železniční sítě, protože železnice byly v jednotlivých obdobích budovány s různými cíli, které se buď naplnily či nikoliv (kapitola 4.).

Vliv železnice na sídla byl vyjádřen také pomocí map a grafů. Mapy byly rozděleny do dvou tematických kategorií – mapy vývoje železniční sítě a mapy změn počtu obyvatel v jednotlivých obcích.

Hlavním cílem práce je posouzení populačního vývoje obcí Česka ve vztahu k jejich poloze vůči železnici. Cílem bylo také prokázat celkový vliv železnice na populační růst sídel. Dalším cílem bylo zjistit souvislost mezi růstem jednotlivých obcí a železnicí.

Z dílčích cílů bylo popsat vývoj železniční sítě prostřednictvím map zpracovaných v GIS. Dalším dílčím cílem bylo popsat a interpretovat populační vývoj v jednotlivých obdobích a fázích.

K dosažení těchto cílů byly použity hlavně kvantifikační metody k tvorbě grafů, ze kterých můžeme zjistit hlavní tendence změn v populačním vývoji obyvatelstva. K celkovému pochopení procesů byly použity i kvalitativní metody. Kvantitativních i kvalitativních metody byly vzájemně kombinovány. Důraz byl kladen jak na zjištění populačního vývoje obcí napojených na železnici, tak na populační vývoj obcí bez železničního spojení a na vývoj celé populace žijící na území dnešního Česka.

Cílem bylo zjistit souvislosti mezi populačním vývojem obyvatelstva a železnicí pomocí velkého souboru dat o populačním vývoji obyvatelstva a železnice, která na úrovni celého Česka za obce zatím nebyla žádnými jinými autory v podobném výzkumu provedena.

2. Teoretický úvod

Zde uvádíme práce, které se zabývaly vlivem železnice na populační růst sídel a na celkový rozvoj sídel nacházejících se na železnici. Důležitost výzkumu proměn rozmístění obyvatelstva zdůrazňuje i M. Hampl (M. Hampl 1996, s. 35), který tvrdí, že „je však oprávněné konstatovat, že prostřednictvím sledování geografické distribuce obyvatelstva v podstatě můžeme stanovit základní tendence ve vývoji osídlení a speciálně základní rysy urbanizačního procesu. Je tomu tak proto, že obyvatelstvo představovalo v období uplynulých zhruba 150 let skutečně reprezentativní charakteristiku pro vyjádření velikosti a významnosti měst i celých regionů.“

Citované práce se zabývají vztahem mezi vývojem osídlení a železnicí. Slabou stránkou většiny prací je však většinou malý důraz kladený na srovnání populačního vývoje obcí na železnici, jejichž vývojem se autoři zabývali, s obcemi bez železničního spojení. V některých pracích byl dokumentován vliv železnice na velmi malém, až nerepresentativním vzorku obcí. Dále často chybělo bližší vysvětlení příčin vlivu železnice na sídla.

Uvedené práce však mnohdy přinášejí zajímavé závěry ohledně vlivu železnice na populační růst sídel. Zvláště v citovaných pracích J. Auerhana z roku 1932 a 1934 je vliv železnice na sídla statisticky vyhodnocen na základě dat sčítání lidu. Práce J. Auerhana z roku 1932 „Hustota a vzrůst obyvatelstva na Moravském Slovensku v letech 1834–1930“ charakterizuje vliv železnice na obce na území Slovácka (Auerhan 1932). Práce J. Auerhana z roku 1934 „Vliv železnice na hustotu a na vzrůst obyvatelstva okresních měst a ostatních obcí v Čechách v l. 1869–1930“ charakterizuje vliv železnice na obce na území celých Čech a větší prostor je zde kladen na třídění vlivu železnice podle různých charakteristik (jako je například třídění podle kategorie železniční stanice či železniční tratě; Auerhan 1934).

„Detailní demografické studie prokázaly, že vliv železnice nebyl všude rovnoměrný. Za cenu jistého zjednodušení lze říci, že nová komunikační soustava posilovala především rozvoj dopravních a výrobních center, zatímco v periferních oblastech usnadňovala železnice odchod nespokojené části obyvatelstva a prohlubovala tak ještě více jejich provinční ráz. Charakteristickou ilustraci nabízí srovnání Kolínska a oblasti Hrusic. Zatímco na Kolínsku znamenalo připojení regionu na železniční trasu v roce 1845 mimořádný impuls pro celkový rozvoj oblasti, pro region Hrusic měla železnice význam téměř zanedbatelný. Ještě řadu desetiletí po zprovoznění železniční trati Praha – Čerčany v roce 1871, setrvala obec na úrovni velmi prostého, v podstatě pozdně feudálního hospodářství – navzdory tomu, že trať probíhala doslova na dohled, na protilehlém úbočí potoka Mnichovky“ (Matoušek 2010, s. 118).

„Obecné závěry J. Auerhana (1934) dokládají i konkrétní příklady vlivu České západní dráhy z roku 1862 a Transverzální dráhy Protivín – Rakovník dokončené v roce 1876 na vývoj demografických poměrů na Berounsku. Rozvoj místního průmyslu a nárůst obyvatel způsobila železnice ve velkých průmyslových centrech v Berouně, Králově Dvoře, Hořovicích, Zdících, Komárově. Zanedbatelný byl naopak vliv železnice na vývoj Cerhovic, Žebráku a Řevnic. Trasa Rakovník – Protivín naopak urychlila odliv obyvatelstva z menších obcí do Rakovníka a do Berouna“ (Matoušek 2010, s. 118).

V práci J. Auerhana z roku 1932 „Hustota a vzrůst obyvatelstva na Moravském Slovesku v letech 1834–1930“ se setkáváme hodnocením vlivu železnice na hustotu obyvatelstva. V této práci je také hodnocen vliv železnice na populační vývoj obcí v oblasti Slovácka. Obecně můžeme říci, že v této práci bylo zjištěno, že obce ležící na železnici vykazují větší hustotu zalidnění i lepší populační vývoj než obce bez železnice, kde autor tvrdí (Auerhan 1932, s. 464), že „obce u dráhy vykazují stálý, značný vzrůst, obce vzdálené od dráhy, vykazovaly až do roku 1921 vzrůst mnohem pomalejší; v desetiletí 1921 – 1930 objevil se u nich malý úbytek obyvatelstva. Vliv dráhy tedy v desetiletí 1921 – 1930 vyvrcholil. Je možné, že v budoucnosti bude se vlivem spojení autobusového vliv dráhy poněkud zmenšovati.“ Zajímavý je postřeh (Auerhan 1932, s. 463), že „z dat, jež otiskujeme za r. 1834, tedy z doby před vystavěním železnic, vidíme, že železnice byly z největší části vedeny obcemi nebo v blízkosti obcí, jež již před postavením železnice měly větší hustotu, než obce, jež železnice ponechala stranou.“

Dále se autor zabývá vlivem stáří železnice na populační vývoj obcí ležících na železnici, kde tvrdí (Auerhan 1932, s. 465), že „největší vzrůst vykazují obce ležící u hlavních tratí vystavěných v l. 1839 – 1841. Obce u tratí později založených vykazují vzrůst menší. Zpravidla: čím později vystavěná trať, tím menší vzrůst obcí u ní ležících.“

„Celkem lze říci, že vystavění dráhy působí – je-li vystavění její odůvodněno – nejen okamžitě, nýbrž i trvale v budoucnosti, takže lze za uvedené podmínky tvrdit, že čím starší je dráha, tím větší je její vliv“ (Auerhan 1932, s. 465). Tato práce se dále zabývá vlivem železničních uzlů na populační růst obcí. Bylo zjištěno, že čím více tratí ústí do stanice, tím větší je populační růst obce, ne jejíž území se stanice nachází (Auerhan 1932).

V této práci je dále zmíněn vliv absence železničního ve větších sídlech. V práci je zmíněno, že ačkoliv Strážnice měla v roce 1834 největší počet obyvatel ze všech obcí na Moravském Slovácku, počet jejích obyvatel od roku 1869 stagnoval (Auerhan 1932). „Na Strážnici možno velmi dobře pozorovat význam nedostatku hlavní dráhy“ (Auerhan 1932, s. 470). „Strážnice patřila kdysy, jak již uvedeno, mezi největší města Moravy“ (Auerhan 1932, s. 472). „Vzrůst Břeclavě jest přičísti hlavně působení vlivu na železnice a v posledních letech i okolnosti, že Břeclav převratem

stala se městem pohraničním, kde byly zřízeny různé pohraniční úřady“ (Auerhan 1932, s. 472).

Z celkové charakteristiky jmenujme nejdůležitější závěry, kde autor tvrdí (Auerhan 1932, s. 473), že „vliv železnice (na vzrůst obyvatelstva) stal se v l. 1869–1930 nejdůležitějším a modifikoval do velmi značné míry dané přirozené podmínky a možnosti rozvoje ve směru pozitivním i negativním, takže jeví se nejen v tom, že počet obyvatelstva obcí ležících u dráhy stále silně vzrůstá, nýbrž i negativně v tom, že obcím vzdálenějším v posledním desetiletí obyvatelstva ubylo.“

Z dalších závěrů se jako důležité jeví následující tvrzení (Auerhan 1932, s. 473), že „ve druhé polovině 19. století spolu se zakládáním železných drah roste průmysl dříve jen nepatrný a vzniká průmysl nový, jenž se usazuje v místech s výhodnou komunikací, tedy v místech u železnice. V důsledku toho tato místa rostou rychleji než místa ostatní, zvláště rychle rostou oblastní střediska, v nichž vzrůstá se i obchod a kde zřizují se i nové školy a jiné vzdělávací ústavy. Ostatně i železnice sama již personálem u ní zaměstnaným zvětšuje počet obyvatelstva míst, jimiž probíhá, a to někdy velmi značně (např. Břeclav).“

Práce J. Auerhana „Vliv železnice na hustotu a na vzrůst obyvatelstva okresních měst a ostatních obcí v Čechách v l. 1869–1930“ se zabývá výzkumem vlivu železnice na růst obcí především prostřednictvím statistických dat uvedených v tabulkách (Auerhan 1934). Z přehledu č. 2 můžeme vyčíst, že největší rozdíly v hustotě obyvatelstva mezi lety 1869 a 1930 byly v okresních městech (dále označovaných jako „města“), které jsou železničními uzly (+ 951,1 %). Poté jsou růstová města s průjezdní stanicí do 2 km od města (+ 124,2 %). Méně už rostla města, která jsou konečnými stanicemi (+ 0,1 %). Města bez železničního spojení vykazují změnu + 11 %. Města s průjezdní stanicí jsou zde rozlišena podle toho, jestli se železniční stanice nachází do 2 km od města či nad 2 km od města (Auerhan 1934). Otázkou tedy zůstává, jaká mez byla při výpočtech zvolena pro zařazení měst vzdálenějších od železniční stanice. Tato města mohla být zařazena do kategorie města s průjezdní stanicí vzdálenou od města přes 2 km či do kategorie města bez železničního spojení (Auerhan 1934).

Dále se v této práci pojednává o populačním vývoji měst na lokálních tratích, kde se uvádí (Auerhan 1934, s. 187), že „zajímavé je jistě velmi, že lokální dráhy, jak patrné ze skupiny „konečná stanice“, většinou zklamaly naděje, které k jejich stavbě byly upírány pokud jde o vzrůst obyvatelstva.“ O lokálních tratích J. Auerhan poté uvedl (Auerhan 1934, s. 188), že „celkem možno pak říci, že o skutečně příznivém vlivu lokální dráhy na vzrůst měst lze mluvit jen v malém počtu případů. V některých případech zdá se dokonce, že otevření místní dráhy usnadnilo odliv obyvatelstva, že u některých měst místní dráha stala se snad za určitých okolností jistým odsavačem obyvatelstva.“ Platí, že města situovaná na lokálních drahách mají v průměru menší

přírůstky obyvatelstva než města ležící na hlavních tratích. Dále platí, že čím více tratí se sbíhá do železničního uzlu, tím větší jsou přírůstky obyvatelstva ve městě s takovým železničním uzlem (Auerhan 1934). Obecně také platí, že města se železničními uzly, kam se sbíhají tratě hlavní, vykazují větší přírůstky obyvatelstva než města se železničními uzly, kam směřují pouze lokální tratě. Totéž platí i pro kombinace zaústění lokálních i hlavních drah do 1 železničního uzlu. Například města, do jejichž železniční stanice se sbíhají 4 úseky hlavních tratí v průměru vykazují větší přírůstky obyvatel, než města, kam ústí například 2 úseky lokálních tratí a 2 úseky hlavních tratí (Auerhan 1934).

U ostatních obcí v Čechách byly prokázány podobné tendence vlivu železnice na populační vývoj obcí jako u okresních měst (Auerhan 1934). Největší přírůstky obyvatelstva mezi lety 1869 a 1930 byly zaznamenány v obcích se železničními uzly (+144,3 %), menší přírůstky byly sledovány v obcích s průjezdnými stanicemi (+ 42,5 %). Ještě menší přírůstky byly pozorovány v obcích s konečnými stanicemi (+ 31,3 %). Vůbec nejmenší přírůstky obyvatelstva byly zaznamenány v obcích bez železnice (+ 3 %; Auerhan 1934).

Oproti okresním městům byl však u ostatních obcí zjištěn spíše pozitivní vliv železnice na obce, ve kterých je konečná železniční stanice (Auerhan 1934). Tento pozitivní vliv byl sledován zvláště u obcí s malým počtem obyvatel v roce 1869. Tento jev je komentován (Auerhan 1934, s. 188) slovy, že „pro vysvětlení rozdílu mezi obcemi malými a většími možno ještě uvést, že příchod nových lidí (úředníků, zřizenců) spojený s otevřením železnice znamená pro malou obec relativně nesrovnatelně více než pro obec větší, a je proto v obcích malých v relativních číslech zřejmější a viditelnější.“

Dále byl zjištěn vliv kategorie železnic na populační vývoj obcí. Největší přírůstky byly zaznamenány u obcí ležících na hlavních dvoukolejných tratích, menší přírůstky obyvatelstva na hlavních jednokolejných tratích (Auerhan 1934). Relativně nejmenší přírůstky obyvatel byly sledovány u lokálních tratí. U ostatních obcí byl dále, podobně jako u okresních měst, potvrzen vliv železničních uzlů a kategorie tratí do nich ústících na přírůstky obyvatelstva. Platí, že celkově čím více tratí se do železničního uzlu sbíhá, tím větší jsou přírůstky obyvatelstva v obci ležící na železničním uzlu. Podobně čím více tratí vyšší kategorie (hlavních tratí) se do železničního uzlu sbíhá, tím jsou v průměru větší jsou přírůstky obyvatelstva v obci s železničním uzlem (Auerhan 1934). Celkově bylo zjištěno, že v obcích se železnicí přibylo mezi lety 1869 a 1930 celých 1 835 250 obyvatel, zatímco v obcích bez železnice přibylo za stejné období pouze 124 114 obyvatel (Auerhan 1934). Zajímavý je následující odkaz o vlivu dráhy na sídla, kde se říká (Auerhan 1934, s. 188), že „v mnohých případech si poloha obce dráhu vynutila, konečný přírůstek obyvatelstva je tak následkem několika činitelů. Ale vzrůst obyvatelstva právě v pozorované periodě ukazuje jasně podíl, který na tomto vzrůstu měla dráha. Z rozdílu obrazu, který skýtají obce s dráhou a obce bez dráhy je rovněž patrný významný vliv dráhy.“

J. Pluhař v článku „Vliv západní dráhy Plzeň – Smíchov na vzrůst míst, ležících na této trati, zvláště po stránce průmyslové“ dává přírůstky obyvatelstva v obcích nacházejících se na této železnici do souvislosti hlavně s průmyslem (Pluhař 1916). Například vzrůst Plzně je zde zdůvodňován třemi faktory – výhodnou geografickou polohou, postavením železničních tratí vedoucích do všech světových stran a specializací plzeňského průmyslu (Pluhař 1916). Z těchto třech faktorů je železnice považována za nejdůležitější faktor průmyslového i populačního růstu Plzně. V tomto článku je však kladen přílišný důraz právě na průmyslu jako de facto jediný faktor populačního růstu obyvatelstva (Pluhař 1916).

O. Bartušek ve své práci „Long-term radial extension of the Growth Pole effect in the Prague suburban area“ z roku 1978 sice hovoří o vlivu železnice na růst obcí v pražském zázemí, ovšem spíše vychází z práce doc. Auerhana z roku 1934 „Vliv železnice na hustotu a na vzrůst obyvatelstva okresních měst a ostatních obcí v Čechách v l. 1869–1930“ (Bartušek 1978). Je zde zmíněn pozitivní vliv železnice na obce v pražském zázemí zvláště podél železničních tratí Praha – Kolín, Praha – Benešov u Prahy, Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany, Praha – Beroun a Praha – Kralupy nad Vltavou (Bartušek 1978). Až na trať Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany se jedná o hlavní trať s intenzivní osobní dopravou. Růst obcí na trati Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany je způsoben větší atraktivitou životního prostředí v této části zázemí Prahy. Vliv železnice na obce na jednotlivých tratích zde není dále zdůvodňován (Bartušek 1978).

Z novějších prací věnujícím se vlivu železnice na vývoj osídlení jmenujme práci kolektivu autorů pod vedením M. Hampla „Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice“ z roku 1996 (Hampl 1996). Zde se v článku „Transformační procesy a předpoklady dalšího vývoje systému osídlení“ říká (Hampl 1996, s. 94), že „zvyšování propojenosti systému osídlení vyjádřené zvláště růstem prostorové mobility lidí, kapitálu a zejména informací je dále nezbytnou podmínkou pro zrychlení řádovostně měřítkového posunu jak integračních, tak i selektivních tendencí ve vývoji geografické organizace. Tento posun se přitom uplatňuje, resp. bude uplatňovat v našich podmínkách i v případě extenzivních vývojových procesů. V první řadě se jedná o rozvoj metropolizace a v jejím rámci i suburbanizace, a tedy o rozvoj jak vývojově, tak i měřítkově vyšších koncentračních procesů, které byly výrazně socialistickým plánováním utlumeny.“

Poválečný vývoj systému osídlení a vývoj v období socialismu je uveden v článku „Vývoj systému osídlení v České republice“, kde se uvádí (Hampl 1996, s. 45–46), že „padesátá a částečně ještě šedesátá léta byla hlavním obdobím realizace tzv. socialistické industrializace. Tehdy dochází k rozvoji dvou hlavních tendencí v regionální distribuci obyvatelstva a ekonomiky, tendencím do jisté míry protichůdným. Na jedné straně je prosazována koncepce rovnoměrného rozmístění

průmyslu spojená s vytvářením pracovních příležitostí v oblastech zdrojů pracovních sil (včetně přechodu pracovníků z primární do sekundární sféry a včetně zvyšování zaměstnanosti žen). Na straně druhé je preferován rozvoj tradičních koncentrací těžkého průmyslu, a to zejména prostorů uhelných pánví. Důsledkem je další, byť již zpomalené zvyšování územní koncentrace obyvatelstva.“ V souvislosti s plánováním v socialistickém období rostla především sídla s lokalizací průmyslu a výstavbou nových bytů (Hampl 1996).

Na straně 35 se M. Hampl zmiňuje o dlouhodobých tendencích vývoje osídlení, kde říká (Hampl 1996, s. 35), že „stejně tak změny v rozložení obyvatelstva odrážely podstatu celého komplexu sociálních a ekonomických změn z hlediska jejich územní diferenciaci. Soustředování obyvatelstva do měst a atraktivních oblastí bylo provázáno kvalitativními změnami ve struktuře ekonomických činností, bylo nezbytnou podmínkou prohlubování územní dělby práce, specializace i kooperace sociálních i ekonomických činností.“ Dále se zde uvádí (Hampl 1996, s. 35), že „samotný urbanizační proces byl ovšem vždy jen významným komponentem vývojového pohybu celé společnosti. Orientace integrálního společenského vývoje se ovšem prosazovala ve všech základních komponentech společenského systému. Proto také zjišťujeme relativní soulad v časovém průběhu urbanizace, industrializace, demografického přechodu apod.“

Při výpočtech exponovanosti M. Hampl bral v potaz také železniční a silniční dopravu (Hampl, Gardavský, Kühnl 1987, s. 126), kde „charakterizace makropolohy je z hlediska realizovaných vztahů zjednodušeně ztotožněna s existencí významných silničních a železničních komunikací – za každý případ získává středisko 1 bod; v případě dálnice Praha – Brno – Bratislava a v případě železnice Praha – Kolín – Brno – Bratislava a Ústí n. L. – Kolín – Přerov – Ostrava – Žilina pak 2 body (vzhledem k prvořadému významu komunikací). Výběr komunikací byl proveden jednak s ohledem na frekvencovanost dopravy a jednak s ohledem na jejich funkci při propojování hlavních středisek osídlení.“ Z výsledků výzkumu plyne, že diferenciaci území Česka podle exponovanosti odráží i vliv železnice. Významné železnice propojují především hlavní centra osídlení (Hampl, Gardavský, Kühnl 1987).

Celkově můžeme říci, že autoři se shodují na těchto nejdůležitějších závěrech:

- 1) Sídla na železnici zpravidla populačně rostla oproti sídlům bez železnice
- 2) Největší růst obcí se železnicí byl zaznamenán v industriální fázi
- 3) Železnice prohloubila depopulační tendence na venkově a zvláště v periferních oblastech

3. Metodika výzkumu

3.1 Statistické zdroje a jejich kritika

Jako hlavní zdroj dat pro výzkum hodnocení vlivu železnice na dlouhodobý populační vývoj obcí v České republice byl použit Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005. K datům z Historického lexikonu obcí České republiky 1869-2005 (dále Historický lexikon), byla přidána data za počet obyvatel k obcím podle předběžných výsledků sčítání 2011. Z této publikace byla k tvorbě map č. 10 až 25 a k výpočtům vývoje počtu obyvatel použita data o počtu obyvatel za jednotlivé obce. Vymezení obcí odpovídá územnímu členění platnému k 1. 1. 2005. Počet obyvatel v jednotlivých obcích byl autory Historického lexikonu „převzat z výsledků sčítání lidu počínaje rokem 1869“ (Historický lexikon 2006, s. 57). Cenzus v roce 1869 byl v naší historii jediným sčítáním lidu, při kterém se zjišťovalo pouze přítomné civilní obyvatelstvo. To může být příčinou zkreslení při srovnání počtu obyvatel mezi rokem 1869 a ostatními lety zvláště u sídel s větší vojenskou posádkou, která se nacházela na území sídla v roce 1869. V roce 1869 bylo na území dnešní České republiky zjištěno 7 565 463 civilních obyvatel. Včetně vojska bylo v roce 1869 na území dnešní České republiky evidováno 7 621 086 obyvatel. Počty vojska pro rok 1869 jsou v Historickém lexikonu uvedeny za jednotlivé země - Čechy: 34 475 vojáků, Morava: 19 377 vojáků a Slezsko: 1 771 vojáků. Celkem se tedy jedná o 55 623 vojáků na území dnešní České republiky (Historický lexikon 2006).

Mezi lety 1869 až 1950 se v jednotlivých cenzech udávalo obyvatelstvo přítomné. Mezi lety 1961 a 1991 se zjišťovalo „obyvatelstvo bydlící, tj. hlášené v obci k trvalému pobytu, i když bylo i dočasně nepřítomné“ (Historický lexikon 2006, s. 57). V roce 2001 se zjišťoval počet obyvatel s trvalým nebo dlouhodobým pobytem. V rámci Sčítání lidu, domů a bytů 2001 byl do počtu obyvatel zahrnut i počet cizinců s „přechodným pobytem na území České republiky, pokud doba jejich pobytu přesáhla 90 dnů“ (Historický lexikon 2006, s. 57). Mezi lety 1980 a 2001 byly do počtu obyvatel zahrnuty nejen osoby bydlící v bytech a zařízeních, ale i osoby mimo byty a zařízení (Historický lexikon 2006).

Při tvorbě územně historické databáze se autorům Historického lexikonu nepodařilo dohledat a uvést údaje o počtu obyvatel v 9 obcích Česka. Jedná se o obce Bělušice (okres Kolín), Březina (okres Vyškov – Vojenský výcvikový prostor), Horní Lapač (okres Kroměříž), Hřava (okres Frýdek-Místek), Huslenky (okres Vsetín), Karolinka (okres Vsetín), Smolné Pece (okres Karlovy Vary), Velký Karlov (okres Znojmo) a Zastávka (okres Brno-venkov). Jako důvod absence údajů je nejčastěji uváděno slučování a rozdělování obcí (Historický lexikon 2006). Dalším důvodem je připojení některých území, které v době sčítání nebyly součástí státu, ve kterém sčítání

probíhalo. Přepočtení dat ze sčítání prováděnými jinými státními útvary proto může být mnohdy problematické, protože se mohly vztahovat k jiným územním celkům a doba, kdy právě probíhalo sčítání se také mohlo odlišovat od našich sčítání (Historický lexikon 2006). Jedná se například o obce na území Hlučínska, které do roku 1920 bylo součástí Německa (Historický lexikon 2006). Dále se jedná o oblast Těšínska, kde došlo k územnímu dělení Těšínska mezi Polsko a Československo. Například údaje o některých sídlech, které byly součástí obcí nacházející se z dnes převážně v Polsku, je dnes nemožné dohledat. Jedná se například o dnes samostatnou obec Hřčava, která byla v letech 1869–1900 součástí dnes polské obce Javořinka (Historický lexikon 2006).

Data z Historického lexikonu byla ve formě xls. (tabulka v programu excel) nahrána do prostředí GIS. Pomocí funkce Joins and Relates byla data přiřazena k obcím z interní databáze ČSÚ – vrstvy (shapefile) obce. V této vrstvě je lokalizováno celkem 6 251 obcí na území České republiky. Klíčem, který sloužil k propojení atributové tabulky obcí s tabulkou Historického lexikonu ve tvaru xls. (soubor historicky_lex.xls), byl kód obce. Pomocí tohoto kódu došlo k propojení obou tabulek na základě jedinečného kódu. U pěti obcí však vlivem dělení (popřípadě slučování) obcí nedošlo k propojení atributových tabulek. Retrospektivní data (tzn. i časové řady za obyvatelstvo) za tyto obce jsou tedy v podstatě nedohledatelná. Jedná se o obce Držovice (okres Prostějov), Ladná (okres Břeclav), Libhošť (okres Nový Jičín), Petrov nad Desnou (okres Šumperk), Želechovice nad Dřevnicí (okres Zlín). Za tyto obce je udán počet obyvatel pouze v roce 2011 (na základě předběžných výsledků Sčítání lidu, domů a bytů 2011). Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o velmi malé obce s údaji pouze za 1 rok (poslední rok – 2011), nebyl proveden přepočtení obyvatel pro tyto obce i pro předešlé roky (Historický lexikon 2006). Při přiřazování obcí se také všechny údaje v Historickém lexikonu obcí nemusely nahrát do všech obcí a mohly tak vzniknout odchylky mezi celkovým počtem obyvatel uvedeném v Historickém lexikonu a celkovým počtem obyvatel po sečtení počtu obyvatel ve všech obcích na území dnešního Česka.

Celkem se tedy jedná o 14 obcí, u kterých alespoň v jednom ze sledovaných roků nebyla v Historickém lexikonu obcí České republiky 1869-2005 uvedena hodnota o počtu obyvatel. K roku 1869 nebyla uvedena žádná hodnota u všech 14-ti obcí. K roku 1880 jsou již uvedena data o počtu obyvatel za obce Bělušice, Karolinka, Zastávka a Horní Lapač. U těchto čtyřech obcí je ucelená řada o počtu obyvatel od roku 1880 do roku 2011 a data jsou tedy od roku 1880 kompletní. U ostatních 8 obcí data k roku 1880 nebyla uvedena. K roku 1890 jsou uvedena data obec Huslenky a data o počtu obyvatel jsou za tuto obec od roku 1890 do 2011 kompletní. U ostatních 7 obcí data k roku 1890 nebyla uvedena. K roku 1900 jsou data uvedena o počtu obyvatel u stejného množství obcí jako v roce 1890. V roce 1910 jsou uvedena data za obec Hřčava a od roku 1910 do roku 2011 jsou data kompletní. K roků 1921, 1930 a 1950 jsou

uvedena data o počtu obyvatel u stejného množství obcí jako v roce 1910. K roku 1961 jsou uvedena data také u obcí Smolné Pece, Velký Karlov a Březina a od roku 1961 do roku 2011 jsou údaje o počtu obyvatel kompletní. K roku 1961 nebyla uvedena data o počtu obyvatel u obcí Držovice, Ladná, Libhošť, Petrov nad Desnou a Želechovice nad Dřevnicí (Historický lexikon 2006). U těchto 5-ti obcí byla uvedena data pouze za rok 2011. Při nahrávání 14-ti obcí s alespoň jedním chybějícím údajem o počtu obyvatel do prostředí GIS byla ke kolonce, u které nebyl uveden žádný údaj, přiřazena hodnota 1. Původně byly chybějící hodnoty označeny znaménkem „.“ (tečka). GIS totiž neumí pracovat s chybějícími (nevyplněnými) údaji nahrazenými tečkou. Ke každé obci tedy musí být přiřazena číselná hodnota o počtu obyvatel. V mapách jsou znázorněny šedou barvou („žádná data“).

U některých obcí bylo z důvodu nemožnosti zakomponování některých údajů do časových řad (například chybějící počet domů) tvůrci Historického lexikonu vypracováno následující řešení „chybějící údaje byly započteny zpravidla v územně sousedících částech obcí tak, jak je uvedeno v poznámkovém aparátu Historického lexikonu“ (Historický lexikon 2006, s. 31). To může u některých obcí narušovat časové řady.

I přes řečené nedostatky dat je Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005 vhodným zdrojem dat pro analýzy takového typu, jako je například vývoj počtu obyvatel v obcích Česka. Podobné dílo, jako je Historický lexikon, který by souhrnně podával informace o populačním vývoji v jednotlivých obcích Česka od roku 1869 do současnosti, neexistuje. Předchůdcem Historického lexikonu, ze kterého autoři Historického lexikonu vycházeli, je Retrospektivní lexikon obcí Československé socialistické republiky 1850–1970 (Historický lexikon 2006). Tento lexikon je však členěn podle územního členění obcí k 1. 1. 1972 a přepočet na dnešní územní strukturu přímo z tohoto pramenného díla by byl velice obtížný, či dokonce nemožný. Autoři Historického lexikonu při digitalizování údajů z Retrospektivního lexikonu obcí Československé socialistické republiky 1850–1970 opravili řadu chybných údajů a do Historického lexikonu uvedli již správné výsledky (Historický lexikon 2006).

3.2 Kartografické prameny

Postupy tvorby map

Všechny mapy uvedené v této práci byly vytvořeny v prostředí GIS. Zdrojem dat k vytváření map vývoje železniční sítě č. 1 až 9 byla Digitální geografická databáze ArcČR 500, verze 2.0 (datové soubory, DVD). Z této databáze byly použity jednotlivé vrstvy (shapefiley). K vizualizaci státních hranic České republiky byla použita vrstva krajů (kraje.shp), ze kterých byly pomocí funkce Editor

odstraněny hranice mezi jednotlivými kraji (vnitrostátní) a ze zbylých hranic byla vytvořena nová vrstva státních hranic České republiky. Ke znázornění železničních stanic byla použita `zel_stan.shp`, ze které byly pomocí funkce Editor vybírány stanice, které byly znázorněny. Ke znázornění tratí byla použita vrstva `zelez.shp`, ze které byly pomocí funkce Editor vybírány jednotlivé tratě znázorněné na mapě. K určení data uvedení do provozu (či zrušení) jednotlivých tratí byl použit Atlas drah České republiky 2006-2007 (dále Atlas drah ČR; Hudec 2006). Dalším zdrojem, který byl použit k určení stáří jednotlivých drah, byl Atlas československých dějin (1965). Pokud se některá z tratí, uvedených v Atlasu drah ČR, nenacházela ve vrstvě `zelez.shp`, byla tato trať vektorizována pomocí leteckých snímků dostupných pomocí ArcGIS Server na <http://geoportal.gov.cz/arcgis/services> (Národní geoportál INSPIRE 2010, staženo 10. 4. 2011). Dále byl k určení polohy jednotlivých tratí, které nebyly ve vrstvě `zelez.shp`, použit Atlas drah ČR. Do atributové tabulky vrstvy `zelez.shp` byly přidány sloupce (Field) Uvedení do provozu a Zastavení provozu, do kterých byly uvedeny příslušné údaje o datu zprovoznění či také zastavení provozu na trati.

Mapy změn počtu obyvatel č. 10–26 a mapa 28 byly vytvářeny v prostředí GIS. Vrstva obcí byla získána z interní databáze ČSÚ – vrstvy (shapefile) obce. Ve vrstvě obcí byla obsažena data o počtu obyvatel jednotlivých obcí na základě předběžných výsledků Sčítání lidu, domů a bytů 2011. Ke znázornění tratí byla použita vrstva `zel_trat.shp` z Digitální geografické databáze ArcČR 500, verze 2.0 (datové soubory, DVD). Tyto železniční tratě odpovídají stavu z roku 2006. Tak se docílilo kompletních časových řad podle jednotlivých sčítání mezi roky 1869 a 2011. Sčítání lidu se uskutečnilo v letech 1869, 1880, 1890, 1900, 1910, 1921, 1930, 1950, 1961, 1970, 1980, 1991 a 2001. Data za rok 2011 byla přidána z Interní databáze ČSÚ, podle předběžných výsledků SLDB 2011. Mezi sousedními roky byla vždy vytvořena mapa změn počtu obyvatel. Pro zjištění vývojových tendencí mezi etapami ve vývoji systému osídlení a společnosti byla ještě vytvořena mapa mezi lety 1869 a 1910 (industriální období). Dále byla vytvořena mapa znázorňující vývoj změn počtu obyvatelstva mezi krajními sčítáními, tj. mezi rokem 1869 a 2011.

Změna počtu obyvatel je na mapách znázorňována pomocí relativních přírůstků/úbytků počtu obyvatel mezi sledovanými roky, které jsou rozčleněny do pěti barevně rozlišených intervalů. První interval (do -50 % či do -20 %) značí, že obce znázorněné na mapě pomocí tohoto intervalu mají oproti staršímu sčítání lidu v novějším sčítání lidu méně než 50 % či méně než 80 % obyvatelstva zjištěného ve starším censu. Druhý interval úbytky v počtu obyvatel či právě stejný počet obyvatel mezi sčítáními. Úbytky jsou zde však v rozmezí od -50 % či od -20 % do 100 %, tzn. že v těchto obcích žije oproti staršímu censu 50 % či 80 % až stejný počet obyvatel jako v roce, kdy proběhlo starší sčítání. Oba tyto intervaly jsou znázorněny odstíny modré. Naopak přírůstky obyvatel jsou znázorněny odstíny hnědé. Ve třetím intervalu se nacházejí obce, jejichž počet obyvatel vzrostl

bud' v intervalu do 25 % či 50 % oproti staršímu sčítání. To znamená, že v těchto obcích se počet obyvatel pohyboval v intervalu od 100,1 % do 125 % či 150 % mezi sčítáními. Čtvrtý interval znázorňuje změnu počtu obyvatel od 125,1 % či 150,1 % až do 150 % či 200 % mezi sčítáními. Krajní hodnota 200 % tedy značí, že se počet obyvatel mezi sčítáními zdvojnásobil. Pátý interval znázorňuje změny v počtu obyvatel mezi sčítáními nad 150 % či nad 200 %, to znamená, že počet obyvatel mezi sčítáními vzrostl o více než polovinu či se více než zdvojnásobil. Obce, u nichž není v Historickém lexikonu obcí České republiky 1869-2005 uvedena hodnota o počtu obyvatel, jsou znázorněny šedě („žádná data“). Tyto hranice kategorií (číselné intervaly) byly vybrány z důvodu rozložení v histogramu hodnot relativní změny v počtu obyvatel mezi sčítáními. Zatímco pro kratší časové úseky byly vybrány kategorie s užším rozptylem (v %). Například pro relativní přírůstky/úbytky počtu obyvatel mezi lety 1869 a 1880 byly vybrány tyto kategorie – do -20,1 -20–100, 100,1–125, 125,1–150, 150,1 a více. Naproti tomu pro delší časové úseky (například mezi lety 1869 a 2011) byly vybrány kategorie s většími rozptyly – do -50,1 -50–100, 100,1–150, 150,1–200, 200,1 a více. Jedná se vždy o kompromis mezi rozděleními v jednotlivých letech a možností „univerzálního“ srovnání pomocí stejných intervalů v čase.

3.3 Digitalizace a postupy analýzy v GIS

K vytváření map 1 až 9 byl použit Atlas drah České republiky 2006-2007 (Hudec 2006) a Atlas československých dějin (1965). Tato data byla převáděna do prostředí GIS manuálně prostřednictvím vytvoření nového sloupce v atributové tabulce vrstvy zelez.shp. Pomocí funkce Editor byly jednotlivé roky uvedení do provozu (či zrušení) tratí přiřazovány ke konkrétním železničním spojení. Pokud to bylo nutné, byly některé původně celistvé tratě ve vrstvě zelez.shp rozděleny do dílčích úseků podle toho, jak probíhalo jejich otevírání či rušení.

Mapy č. 10 až 28 byly do prostředí GIS nahrány pomocí funkce Joins and Relates a jako klíč byl použit kód obce. Převod dat použitý pro mapy č. 10 až 27 byl již vysvětlen na straně 20 a 21.

3.4 Určení stavu železniční sítě a zastávek, vymezení obcí

Postupy určování obcí na železnici a bez železnice

V prostředí GIS byla nahrána jednak vrstva obcí z interní databáze ČSÚ – vrstvy (shapefile) obce, tak vrstva zel_trat.shp a vrstva zel_stan.shp z Digitální geografické databáze ArcČR 500, verze 2.0 (datové soubory, DVD). Všechny tyto 3 vrstvy byly zobrazeny v souřadnicovém systému S-JTSK, tak, aby vzájemně polohově odpovídaly. Železniční zastávky, které jsou uvedeny ve vrstvě zel_stan.shp odpovídají stavu platnosti jízdního řádu 1998/1999. V této době však již tratě

se zastávkami na trase Kojetín–Tovačov, Protivec–Bochov a Čejč–Ždánice nebyly v provozu, ale ve vrstvě zel_stan.shp se nacházejí (Hudec 2006). Mezi roky 1998/1999 a 2012/2013 došlo ke zrušení pravidelného osobního provozu na několika tratích a také ke zrušení některých zastávek na tratích, na kterých je udržována pravidelná osobní doprava až do současnosti. Jedná se například o zrušení většiny mezilehlých zastávek na tratích Blatno u Jesenice–Žatec a Lužná u Rakovníka–Žatec. V této práci však používáme železniční stanice a zastávky obsažené ve vrstvě zel_stan.shp. Tato vrstva byla vizualizována a je znázorněna na mapě číslo 28. Samozřejmě, že v průběhu historie mohlo docházet ke změnám v počtu a umístění zastávek na trati a zastávky uvedené v jízdním řádu 2012/2013 se nemusejí shodovat se zastávkami uvedenými do provozu při otevření tratě. Pro naše účely však pracujeme s těmi železničními zastávkami a stanice tak, jak jsou obsaženy ve vrstvě zel_stan.shp.

Jako obce se železnicí byly vybírány ty obce, na jejichž katastrálním území se nachází železniční zastávka či stanice. Pojmenování zastávky nebylo bráno v potaz. To znamená, že například na katastrálním území obce Stojčín se nachází železniční stanice Počátky-Žirovnice. I když se stanice jmenuje podle těchto dvou sídel, tak jako obec se železnicí byl vybrán Stojčín. Počátky a Žirovnice byly zařazeny do kategorie obcí bez železnice. Toto řešení bylo zvoleno proto, že je zde předpoklad, že sídlo v bezprostřední blízkosti železniční stanice či zastávky je ovlivňováno železnicí více než prostorově vzdálenější sídla, i když je uvedená stanice po nich pojmenována. Například střed obce Stojčín je vzdálen od železniční stanice Počátky-Žirovnice cca 800 m (Mapy.cz 2013). Naproti tomu vzdálenost od této železniční stanice po silnici III. třídy na Palackého náměstí v Počátkách je cca 3,5 km. Vzdálenost mezi stanicí a Husovým náměstím v Žirovnici je po silnici III. třídy cca 2,8 km (Mapy.cz 2013).

Dalším příkladem je železniční stanice Unhošť. Ta se nachází na katastrálním území obce Malé Přítočno a do středu obce k obecnímu úřadu je to od stanice Unhošť cca 850 m. Naopak od téže stanice je to do Unhoště na Václavské náměstí po silnici přes osadu Fialka cca 2,8 km (Mapy.cz 2013). Malé Přítočno bylo zařazeno do kategorie obcí se železnicí a Unhošť jako obec bez železnice.

Také byla zanedbána případná blízkost sídla patřícího ke katastrálnímu území jiné obce, než na kterém se nachází železniční zastávka. I když je pravděpodobné, že územní blízkost železniční zastávky u jiného sídla mohla mít na takovéto sídlo určitý vliv. Jako příklad uveďme zastávku Osov nacházející se na katastrálním území obce Osov. Zatímco od této zastávky je do středu obce Osov (k zámku) vzdálenost 1,3 km, střed obce Velký Chlumeč je od zastávky Osov vzdálen po polní cestě 1,1 km (Mapy.cz 2013). Z toho je zřejmé, že v docházkové vzdálenosti na zastávku se nacházejí obě sídla a nejspíše obě sídla budou touto zastávkou ovlivňována. Pro naši práci však obec Osov byla zařazena do kategorie obcí se železnicí a obec Velký Chlumeč

do kategorie obcí bez železnice. Obec, kde železnice sice prochází katastrálním územím obce, ale nenachází se na ní žádná železniční zastávka či stanice, byla brána jako obec bez železnice. Pro tuto práci je určující výskyt železniční stanice či zastávky na katastrálním území obce. Například dráha Letohrad-Lichkov prochází katastrálním územím obce Mistrovice (okres Ústí nad Orlicí), ale protože zde není žádná železniční zastávka ani stanice, tak je tato obec zařazena do kategorie obcí bez železnice.

Jako obce bez železnic byly zařazovány ty obce, kde se železnice sice v určitém období nacházela, ale posléze byla zrušena, a ve vrstvě `zel_trat.shp` se nenachází (vrstva `zel_trat.shp` odpovídá stavu drah z roku 2006). Rovněž tak nejsou zaznamenány zastávky na zrušených tratích ani ve vrstvě `zel_stan.shp`. To je případ například lokální trati Velké Březno-Zubrnice-Lovečkovice-Úštěk s odbočkou Lovečkovice-Úštěk. Tato trať, postavená v roce 1890, byla 1978 zrušená. Pro naši práci byly proto obce Verneřice, Lovečkovice, Levín a Zubrnice klasifikovány jako obce bez železnice. Také jako obce bez železnice byly klasifikovány ty obce, kam zajíždějí pouze muzejní a nostalgické vlaky. To se týká například Zubrnice, kam vede zachráněný zbytek původní lokálky a dnes je udržován muzejní provoz mezi Velkým Březnem a Zubnicemi.

Naopak jako obce se železnicí byly zařazeny i ty obce, kam železnice byla zavedena později než u většiny obcí se železnicí. To je případ trati Žďár nad Sázavou-Křižanov-Tišnov s odbočkou Křižanov-Velké Meziříčí. Tato trať i s odbočkou byla postavena až v roce 1953.

Obce, na jejichž území se nachází více železničních stanic či zastávek, byly klasifikovány stejně jako obce s jednou zastávkou, a to do obcí se železnicí. Jako obce bez železnice byly klasifikovány všechny obce, které nebyly zařazeny mezi obce se železnicí.

Určité nepřesnosti mohly vzniknout přílišnou generalizací jak hranic obcí z Interní databáze ČSÚ – vrstvy (`shapefile`) obce, tak přílišnou generalizací vrstvy `zel_trat.shp` a případnými polohovými nepřesnostmi železničních stanic a zastávek ve vrstvě `zel_trat.shp`. Tyto datové zdroje byly převzaty. Hranice obcí nebyly dále upravovány. Vrstva `zel_trat.shp` také nebyla upravována a vrstva `zel_stan.shp` byla upravována pouze pro tvorbu grafu č. 3, kde byly do databáze železničních stanic a zastávek přidány některé zastávky na zrušených tratích a s těmito zastávkami se počítalo. U ostatních výpočtů se pracovalo s původní vrstvou `zel_stan.shp`, která je znázorněná například na mapě č. 10.

Problematika sítě

Pro tvorbu všech grafů kromě grafu č. 3 bylo počítáno se stabilní železniční sítí ke stavu, v jakém je uvedena ve vrstvě `zel_trat.shp` a se zastávkami podle stavu, v jakém jsou uvedeny ve vrstvě `zel_stan.shp`. Byl zanedbán aktuální stav železniční sítě a zastávek. Měření bylo prováděno na současný stav (stav vrstvy `zel_trat.shp` a `zel_stan.shp`). Současný stav byl

tedy brán jako stav referenční.

Určování měst a ostatních obcí

K vytvoření grafu č. 2 bylo potřeba rozlišit všechny obce v Česku na ty, které mají statut města a na obce, které tento statut nemají. Jako města byly klasifikovány všechny obce, které mají statut města, statutární města nebo hlavního města. Obce, které mají statut městyse, byly zařazeny mezi ostatní obce. Mezi ostatní obce byly zařazeny všechny městysy a obce, které nejsou ani městem, statutárním městem nebo hlavním městem. Jako města byla určena ta města, která jsou zapsána v databázi měst a měla v roce 2006 statut města, statutárního města nebo hlavního města. Tato databáze byla stažena ze stránek ČSÚ (Města a městyse v ČR 2007).

Datové zdroje

Jako hlavní datové zdroje k tvorbě map a grafů byl použit Atlas drah České republiky 2006-2007 (Hudec, Z. a kol., 2006) a Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005. Dále byl jako zdroj dat použit Atlas československých dějin (1965) a Digitální geografická databáze ArcČR 500, verze 2.0 (datové soubory, DVD). Upřesnění použití dat již bylo uvedeno v předešlých odstavcích v kapitole Metodika výzkumu.

3.5 Postupy tvorby grafů

Data použitá k tvorbě map č. 1 až 9 (tzn. data o uvedení do provozu či zrušení jednotlivých tratí z Atlasu drah České republiky 2006-2007) byla využita i pro tvorbu grafu č. 3. Te byl vytvořen tak, že byly vybrány železniční tratě, které byly postaveny v určitém období (například mezi lety 1869 a 1880). Na těchto vybraných tratích byly zastávky (podle stavu zastávek na těchto tratích ve vrstvě zel_stan.shp) přiřazeny k obcím, na jejichž katastrálním území se nacházejí. Toto přiřazování zastávek k obcím bylo provedeno pomocí funkce Select by Location. Poté byl spočítán populační vývoj obcí (pomocí funkce Statistics v Atributové tabulce vrstvy obcí z interní databáze ČSÚ) mezi lety 1869 a 2011 pro jednotlivé roky, kdy proběhlo sčítání lidu. To znamená, že obce, kam byla železnice zavedena do roku 1869, byly železnicí ovlivněny už v 1. sčítání (tj. v roce 1869). Obce, kam byla železnice zavedena mezi lety 1870 a 1879, byly železnicí ovlivňovány v tomto období. V roce 1869 tedy ještě železnice do těchto obcí zavedena nebyla a rok 1880 je prvním sčítáním, ve kterém se vliv železnice na populační vývoj obcí mohl projevit. Podobně je tomu u dalších období. Proto například můžeme sledovat populační vývoj obcí, kam byla železnice zavedena mezi lety 1900 a 1910, už od roku 1869 a zjišťovat, jaký byl populační vývoj těchto obcí před příchodem železnice. Železnice byla do jednotlivých období

zařazována tak, že například do druhého období (tj. od roku 1869 do roku 1880) byly zařazeny tratě postavené v letech 1870 až 1879. Podobně jsou vymezena i ostatní období.

Graf č. 1 byl vytvářen tak, že pomocí funkce Select by Location byly všechny obce, na jejichž katastrálním území se nacházela železniční stanice nebo zastávka, zařazeny do obcí se železnicí. Ostatní obce byly zařazeny do obcí bez železnice. Pomocí funkce Statistics v atributové tabulce vrstvy obcí z interní databáze ČSÚ byl vypočten populační vývoj obcí se železnicí, obcí bez železnice a populační vývoj všech obcí v Česku mezi lety 1869 a 2011.

Graf č. 2 byl vytvářen tak, že z vrstvy obcí z interní geografické databáze ČSÚ byly vytvořeny 2 nové vrstvy – města a ostatní obce. Města byla určena podle postupu popsaného v kapitole Určování měst a ostatních obcí. Z těchto dvou vrstev byly vytvořeny vrstvy další – města se železnicí, města bez železnice, ostatní obce se železnicí a ostatní obce bez železnice. Pomocí funkce Statistics v Atributových tabulkách byl k jednotlivým vrstvám spočítán populační vývoj obcí zařazený do těchto čtyřech skupin. V grafu je navíc uveden stav celé populace po jednotlivých letech, kdy proběhlo sčítání.

4. Vývoj železniční sítě v Česku

4.1 Úvod

Vývoj železniční sítě na území dnešního Česka byl kromě vlastní textové části znázorněn pomocí série map, podle které můžeme vysledovat hlavní tendence stavby drah a jejich rozmístění po jednotlivých desetiletích. Pro lepší názornost vývoje železniční sítě byl kladen důraz lokalizaci jednotlivých tratí, která je znázorněná na přiložených mapách č. 1 až 9. Další kvalitativní posun, jako je například zdvoukolejňování tratí či jejich elektrifikace, byl zanedbán.

4.2 Metodika

Při tvorbě map znázorňujících vývoj a stav železniční sítě byl jako hlavní pramenné dílo použit Atlas drah České republiky a Atlas Československých dějin. Nejdříve byla vytvořena mapa, která celkově znázorňuje vývoj železniční sítě Česka. Pro lepší znázornění jednotlivých etap vývoje našich drah byla vytvořena série map. Jelikož se hlavní těžiště výstavby drah nachází v 19. století, bylo toto období od začátku budování prvních železnic (tj. od roku 1828) rozčleněno do jednotlivých etap po desetiletích. K 20. století se vážou poslední 2 mapy č. 8 a 9, z nichž první zachycuje vývoj od přelomu 19. a 20. století do roku 1915. Mapa č. znázorňuje vývoj od roku 1915 do současnosti. V mapách jsou znázorněny jak tratě, které byly vybudovány v předchozích desetiletích, tak tratě nové. Kvůli specifickému vývoji pražského železničního uzlu jsem téma výstavby drah v Praze znázornil do vedlejších map, které jsou vždy součástí hlavních map.

Pro tuto práci je určující datum zprovoznění jednotlivých tratí či traťových úseků. Ostatní kvalitativní změny tratí, jako je například zdvoukolejnění, menší přeložky tratí či elektrifikace tratí, byly kvůli rozsahu práce zanedbány. Případné změny v „hierarchii tratí“ mezi jednotlivými desetiletími, tzn. která trať „povýšila“ na trať hlavní a ze kterých se stala trať vedlejší, jsou dále uvedeny v textu.

Železnice sice za svůj více jak 180 letý vývoj v Česku prodělala řadu technologických změn, ale tato část Bakalářské práce je pro lepší pochopení procesů vztahujících se k vývoji železniční sítě zaměřena především na znázornění jevů, které přímo souvisejí s lokalizací a výstavbou tratí.

4.3 Vývoj železniční sítě v Česku v jednotlivých obdobích

1. období

Období koňských železnic a prvních parostrojních drah, 1828 - 1839

Naše vůbec první železnice vede z Českých Budějovic do rakouského Lince a je to zároveň

vůbec první dráha na evropském kontinentě (Hajn 2004). Se stavbou této koněspřežné dráhy se začalo v roce 1825 a na našem území byla dokončena v roce 1828 (Hons 1975). S dopravním spojením Lince a Českých Budějovic se uvažovalo už od středověku prostřednictvím průplavu (Hons 1975). Měla se tedy do Čech přepravovat hlavně sůl z okolí Salzburgu, která sem do té doby byla přivážena povozy (Hons, 1975; Hajn 2004). Nakonec však bylo přikročeno ke stavbě koněspřežní dráhy s rozchodem 1106 mm (současný normální rozchod kolejí je 1435 mm; Hons 1975). Osobní vozy tažené koňmi však měly spíše podobu dostavníků (Hajn 2004). Obecně se dá však říci, že tato trať vznikla ještě před začátkem průmyslové revoluce v Českých zemích a průmysl se v dosahu trati v tomto období nerozvinul. Podél trati se nenacházely naleziště uhlí, ani jiných surovin (Hons 1975).

Druhou naší koněspřežnou železnicí byla trať Pražsko-lánská, která byla postavena v roce 1830 a vedla z Prahy od současného nádraží Praha–Dejvice přes Kladno do pily Píně u Lán (Hons 1975). Měla původně vést až do Plzně, ale z finančních důvodů již nebyla prodloužena. Přepravovalo se po ní hlavně dřevo z křivoklátských lesů a stavební kámen do Prahy (Hajn 2004; Hons 1975). Osobní doprava byla pouze doplňková a „nebyla nikdy oficiálně zahájena“ (Hajn 2004, s. 106). Na rozdíl od dráhy Budějovicko-linecké však procházela kladenským uhelným revírem, ve kterém se v této době začalo s intenzivní těžbou uhlí (Hons 1975). Od 40. let 19. století se uhlí stalo hlavní komoditou, kterou tato dráha přepravovala (Hons 1975).

První parostrojní drahou na našem území je trať Vídeň–Břeclav–Brno, která byla slavnostně otevřena v roce 1839 (Hons 1975). Z tehdejšího pohledu se však jednalo spíše o odbočku z hlavní trati Vídeň–Břeclav–Přerov–Bohumín–Bochnia v Haliči, která se začala stavět ihned po zprovoznění dráhy do Brna (Hons 1975). Investorem této trati byla soukromá Severní dráha císaře Ferdinanda (Hons 1975; Schreier, 2009).

2. období

Období státních drah, 1840 – 1849

Do této doby všechny naše trati byly vybudovány soukromými společnostmi. Na začátku 40. let 19. století se však stát rozhodl vstoupit do železničního podnikání vybudováním kmenových tratí v tehdejší monarchii (Hons 1975; Schreier 2009). Na našem území se jednalo o stavbu Severní státní dráhy z Olomouce přes Prahu do Drážďan s odbočkou z České Třebové do Brna k již vybudované trati Vídeň–Brno (Hons 1975; Schreier 2009). 20. srpna 1845 přijel z Vídně do Prahy první vlak (Hons 1975; Schreier 2009). Kromě státních drah soukromá Severní dráha císaře Ferdinanda vybuďovala hlavní trať Břeclav–Bohumín s odbočkou do Olomouce (Schreier 2009). Do nádraží Severní dráhy císaře Ferdinanda v Olomouci později zaústila dráha Olomoucko-pražská (Schreier 2009).

Vybudováním trati Brno–Česká Třebová došlo k podstatnému zkrácení cesty z Vídně do Prahy

(Hons 1975; Schreier 2009). Čtyři roky musely vlaky Vídeň-Praha jezdit oklikou přes Olomouc (Hons 2007; Hons 1975). Všechny tratě vybudované v tomto období tvoří základní „kostru naší železniční sítě“ a jsou dnes nazývány tratěmi „koridorovými“.

3. období

Období uhelných drah, 1850 – 1859

Kromě 3 tratí, které bychom měli tematicky zařadit do předešlého období, se v tomto období budují dráhy nazývané uhelné (Schreier 2009). Z těchto třech prvně jmenovaných na začátku 50. let 19. století zprovoznila Severní státní dráha trať Pražsko-Drážďanskou, Severní dráha císaře Ferdinanda uvedla do provozu pokračování své hlavní dráhy do Haliče a odbočku do Opavy (Hons 1975; Schreier 2009). Rozvíjející se průmysl v průmyslových městech a oblastech potřeboval pro svůj chod stálý přísun uhlí. Také zvyšující se provoz na již vybudovaných tratích vyžadoval značné objemy tohoto paliva (Hons 1975). Proto dochází ke stavbě železnic, které mají svůj začátek v uhelných revírech a které navazují na již vybudované tratě (Schreier 2009). Z uhelných drah se jedná například o Brněnsko-Rosickou dráhu, která měla význam pro rozvíjející se průmysl v Brně (Schreier 2009). Z dalších uhelných drah byla v roce 1856 uvedena do provozu trať společnosti Buštěhradské dráhy z Kladna do Kralup nad Vltavou (Hons 1975). Jelikož koněspřežná dráha Pražsko-lánská kapacitně nedokázala přepravit velké objemy uhlí z Kladenského uhelného revíru, bylo přikročeno k její přestavbě na dráhu parostrojní (Hons 1975). Z dalších drah můžeme uvést například Ústecko-Teplickou dráhu. Tato trať byla významným impulsem pro rozvoj těžby v Severočeském uhelném revíru a pro rozvoj průmyslu (Hons 1975; Schreier 2009). Tato společnost vybudovala řadu vleček k jednotlivým dolům a velké překladiště na Labi (Hons 1975). Tím byl umožněn export uhlí po Labi do Saska (Hons 1975). V této době se Ústí nad Labem i díky této dráze stalo největším říčním přístavem v celé monarchii s obratem dokonce větším, než měl přímořský Terst (Hons 1975). Nejdelší uhelnou drahou byla Jihoseveroněmecká spojovací dráha, jejíž vznik byl iniciován zájmem libereckých továrníků po levné dopravě uhlí a vývozu jejich výrobků (Hons 1975; Schreier 2009). Liberecko už v té době bylo významným exportérem hlavně textilních výrobků a tkalcovských stavů (Hons 1975). Vybudováním této dráhy byla umožněna doprava uhlí z uhelných dolů poblíž Svatoňovic a Žacléře (Hons 1975; Schreier 2009).

4. období

Období dálkových drah, 1860 – 1869

Jednou z nejdůležitějších drah vybudovaných v tomto období je Česká západní dráha spojující bavorský Furth im Wald s Plzní a Prahou. Kvůli rozvíjícímu se průmyslu v Plzni byla

ještě postavena odbočka z Chrástu do Stupna k místním uhelným dolům (Schreier 2009). Stavební aktivita se po dlouhých letech vrátila také do Jižních Čech s výstavbou dráhy Císaře Františka Josefa spojující Vídeň s Českými Budějovicemi a Plzní (Schreier 2004). Rozmach textilního průmyslu na Liberecku si vyžádal stavbu nové trati spojující tuto oblast s Kladenským uhelným revírem. Vznikla tak přímá trať Kralupy nad Vltavou–Turnov (Hons 1975). Své aktivity začíná v Severních Čechách také uskutečňovat Česká severní dráha, která spojuje v té době velmi průmyslově vyspělou oblast Šluknovského výběžku se stávajícími železnicemi a napojuje svoje dráhy na saskou železniční síť (Hons 1975; Schreier 2009). Zajímavým fenoménem je vznik poměrně dlouhé německé peážní tratě (tzn. tratě vedoucí přes území tehdejší monarchie) přes Cheb a Aš. Z toho plyne, že tato dvě města neměla po dobu pěti let přímé napojení na železniční síť ve vnitrozemí Čech. Do Chebu od roku 1865 vedly dvě tratě z Bavorska a jedna ze Saska (Schreier 2009; Hudec 2006). Dále v tomto období došlo ke zprovoznění trati Brno–Přerov umožňující přímé spojení Brna s Ostravskem (Schreier 2004). Trať Kolín–Světlá nad Sázavou je pouze prvním zprovozněným úsekem dlouhé dálkové trati Děčín–Vídeň (Schreier 2009).

5. období

Období hlavních drah, 1870 – 1879

I přes finanční krizi v roce 1873 se v tomto období postavila podstatná část současné železniční sítě (Hons 1975; Hudec 2006). Na mapě č. 5 můžeme pozorovat již vcelku hustou železniční síť na severu Čech. Na jihu Čech je železniční síť řídká, tvořená prakticky výhradně dálkovými tratěmi směřujícími do Vídně. To bude nejspíše způsobeno tím, že v této době všechny železnice byly budovány soukromými společnostmi a největší zisky byly uskutečňovány především přepravou uhlí a jiných komodit, ne osobní dopravou (Hons 1975). Z mapy č. 5 je tedy patrná návaznost rozmístění tehdejších drah s lokalizací průmyslu a zdrojů surovin. Všechny tyto tratě byly budovány jako tratě hlavní – toto období je zároveň posledním obdobím budování hlavních drah (Hons 1975). Další období už jsou ve znamení tratí lokálních (Hons 1975). Z toho plyne, že na jihu Čech některé tratě, které byly původně budovány jako tratě lokální, suplují chybějící hlavní železniční tratě. Je zajímavé, že železniční síť Čech a Moravy jsou zde prakticky oddělené – k roku 1879 pouze 3 tratě vedou z Čech na Moravu. Z dálkových drah postavila Rakouská severozápadní dráha trať Děčín–Vídeň přes Litoměřice, Všetaty, Nymburk, Kolín, Jihlavu a Znojmo (Schreier, 2009, s. 107). Další spojnice Čech s Vídní vznikla postavením tratě Praha–Veselí nad Lužnicí–Vídeň (Hons 1975). Budování soukromých železnic však nebylo nijak významně koordinováno, proto se můžeme setkat i se soutěžením jednotlivých železničních společností o výnosné přepravní směry. Dokladem tohoto může být například druhé spojení Brna s Vídní přes Hrušovany nad Jevišovkou (Schreier 2009). V severních Čechách došlo k obrovskému

zahuštění sítě hlavně v Severočeských hnědouhelných pánvích. Kvůli rychlému vývozu uhlí z této oblasti do Saska došlo k postavení hned několika železničních přechodů přes Krušné hory a dráhy k labskému přístavu v Děčíně (Hons 1975). Kvůli stále zvětšující se poptávce Prahy po severočeském uhlí došlo k vybudování dráhy Praha-Duchcov (Hons 1975). Dráha z Železné Rudy do Saska umožnila další přímé spojení Saska a Bavorska přes Čechy (Hons 1975).

6. období

1. Období lokálních drah , 1880 – 1889

Síť hlavních drah již v této době byla prakticky hotova, a proto se stát rozhodl podpořit další výstavbu drah snížením požadavků na technické vybavení tratí, umožněním stavby strmějších tratí s menšími poloměry oblouků a menšími nádražními budovami (Schreier 2009). Začala éra budování lokálních drah v souvislosti s přijetím říšského zákona „O poskytování výhod místním drahám“ z roku 1880 (Schreier 2009). Největším stavebním počinem v tomto období je stavba tzv. Českomoravské transversální dráhy vedoucí z Domažlic do Trenčianské Teplé přes České Budějovice, Jihlavu a Brno a zčásti využívající již stávající tratě (Schreier 2009; Hons 1975). Lokální dráhy budovaly jak silné soukromé drážní společnosti, které si chtěly prostřednictvím lokálních drah zvýšit přepravu na svých hlavních tratích, tak menší soukromé společnosti usilující o výstavbu konkrétních lokálních tratí (Hons 1975). Hustější síť lokálních tratí vznikla v oblasti mezi Mladou Boleslaví, Nymburkem a Jičínem (Schreier 2009). V této oblasti se jednalo především o dráhy řepařské (Schreier 2009). Obecně úspěšnější byly ty lokální tratě, které se opíraly o určité silné hospodářské centrum (Schreier 2009). Dále zde však vznikala řada tratí, která měla teprve iniciovat rozvoj průmyslu v regionu. To se ale ne vždy povedlo (Schreier 2009; Pavlíček 2002).

7. období

2. Období lokálních drah, 1890 – 1899

V roce 1892 vstoupil v platnost zákon „O zvelebení železniectví nižšího řádu“, který podporoval výstavbu „svépomocných drah“ (Schreier, 2009, s. 171-172). Země se významněji zasazovaly o výstavbu lokálních tratí formou garancí a umožněním výstavby tratí místním zájemcům (Schreier 2009; Hons 1975). Jak je z mapy č. 7 vidět, lokální tratě v tomto období měly spíše charakter odboček od hlavních tratí. Je také zajímavé, že z úsporných důvodů byly v tomto desetiletí postaveny hned tři úzkorozchodné trati (Pavlíček 2002). Z tratí většího než lokálního významu můžeme uvést například Severočeskou transversální dráhu spojující Teplice a Českou Lípu, která byla později prodloužena do Liberce a sloužila především k přepravě uhlí (Pavlíček 2002; Schreier 2009).

8. období

3. Období lokálních drah, 1900 – 1915

Toto období, které je ukončeno první světovou válkou a rozpadem monarchie, znamená poslední velké období budování nových drah na našem území (Hons 1975). Budovaly se jak standardní dráhy jako v předešlých dvou obdobích, tak dráhy využívající nejnovějších technických novinek. Nejvýznamnějším počinem je vybudování dráhy Tábor-Bechyně, od počátku již v elektrickém provozu (Hons 1975). Je to zároveň první elektrifikovaná trať u nás i v celé tehdejší monarchii (Schreier 2004; Pavlíček 2002). Další drahou využívající výhody elektrického provozu byla trať Rybník-Lipno nad Vltavou (Hons 1975). Dále zde kromě jednotlivých lokálních drah vzniká sekundární síť lokálních drah na Mladoboleslavsku, Lounsku, v Českém lese, na Šumavě a v Posázaví (Hons 1975). Některé lokální tratě spojují dráhy již vzniklé (trať Žďár nad Sázavou–Tišnov, Mimoň–Liberec, Velké Opatovice–Skalice nad Svitavou).

9. období

Současný vývoj železniční sítě, 1915 – 2012

Po vzniku Československé republiky v roce 1918 bylo nutno přizpůsobit železniční síť potřebám nového státu. Místo směřování hlavních tratí směrem do Vídně se musela vybudovat chybějící spojení ve směru západ–východ (Hons 1975). V Českých zemích se zdvoukolejnila trať Olomouc–Česká Třebová, dále došlo k přestavbě dříve lokální trati Břeclav-Bratislava (Hons 1975).

Dále bylo přikročeno ke stavbě trati Vsetín-Horní Lideč-Púchov a Horní Lideč-Bylnice s tratí z Veselí nad Moravou na Slovensko (Kubáček 2007; Hons 1975). Kromě kratších traťových úseků, které byly vybudovány za první republiky, už můžeme sledovat začátek rušení tratí (Pavlíček 2002). V období do roku 1918 došlo ke zrušení pouze částí původně koněspřežných tratí a parostrojní trati Žabokliky–Březno u Chomutova (Schreier 2009). Za první republiky se už však zrušilo několik nejméně využívaných tratí (Pavlíček 2002).

Po roce 1945 došlo ke zrušení celé řady železničních přechodů prakticky do všech sousedních zemí (Jelen 2009). V roce 1953 byl zprovozněn úsek nové hlavní trati Praha-Havlíčkův Brod–Brno ze Žďáru nad Sázavou do Tišnova (přes Křižanov). Tato trať se začala stavět už v roce 1938 jako náhrada za přerušenou trať Praha–Česká Třebová–Brno, která vedla částečně po území postoupeném Třetí říši (Hons 1975). Od 70. let 20. století už prakticky nedochází ke stavbě nových tratí, a když, tak formou přeložek za zrušené traťové úseky. V této době se budovaly přehrady, zřizovaly se rozsáhlé povrchové lomy hlavně v hnědouhelných pánvích v severních Čechách (Schreier 2004). Dále dochází ke stále četnějšímu rušení lokálních tratí, opět hlavně v „severní polovině“ Česka (Jelen 2009).

5. Interpretace výsledků

Preindustriální vývoj – stav k roku 1869

Počátek průmyslové revoluce v Českých zemích většina autorů klade do 30. let 19. století (Purš 1960). Nejdříve se průmysl začal rozvíjet v Severních Čechách na Liberecku a Podkrušnohoří (Purš 1960).

Do té doby byl systém osídlení statický, založený na feudální držbě půdy a na zaměstnanosti v zemědělství (Hampl, Gardavský, Kühnl 1987). Služby a řemeslná výroba se soustřeďovaly především do měst. Od konce 18. století se začíná rozvíjet výroba v manufakturách, zvláště v pohraničí (Purš 1960). Manufaktury se zaměřovaly především na výrobu plátna a na sklářství. Obyvatelstvo bylo rozmístěno podle přírodních zdrojů – zdrojů obživy především v zemědělství. Těžba nerostných surovin měla větší vliv na koncentraci obyvatelstva především v Krušných horách (Purš 1960).

V souvislosti se začátkem průmyslové revoluce v Českých zemích dochází ke koncentraci obyvatelstva a obecně ke koncentračním procesům (Hampl, Gardavský, Kühnl 1987). To je spojeno především s urbanizací – stěhováním obyvatelstva do měst a zvyšováním podílu městského obyvatelstva na celkové populaci Českých zemí (Hampl, Gardavský, Kühnl 1987). Tyto procesy jsou také spojeny s demokratizací společnosti a opouštěním tradičních nucených vazeb obyvatelstva na určité panství a sídlo. To je spojeno se zrušením poddanství v roce 1848 a později založením samosprávných orgánů (Říšského sněmu, politických obcí).

V souvislosti s průmyslovou revolucí dochází ke zvyšování zaměstnanosti v sekundéru, především v průmyslu. Ten je však lokalizován buď ke zdrojům surovin, tj. na příklad k nalezištím uhlí nebo nerostných surovin, nebo do větších center (Purš 1960). Železnice umožnila odpoutání průmyslu od nalezišť surovin tím, že zlevnila nákladní dopravu (především uhlí). Průmysl se tak odpoutal od zdrojů energie (nalezišť uhlí, vodní energie). Tak bylo možné dopravovat suroviny i na velké vzdálenosti. Průmysl se tak začal koncentrovat kromě oblastí s nalezišti surovin do větších center, hlavně těch, do kterých byla zavedena železnice. Největší města v Česku těžila jednak z výhodné polohy a populační velikosti, ale také z relativně blízkých nalezišť uhlí. Blízko Prahy (v Kladenském revíru) se ve 40. letech 19. století začalo s intenzivní těžbou černého uhlí (Schreier 2009). Podobně bylo Brno již od roku 1856 (Hudec 2006) spojeno s Rosicko-Oslavanským revírem. Plzeň byla zásobována uhlím z blízkého Stupna a dolů u Nýřan. Do Liberce bylo uhlí dodáváno jednak ze Žacléřsko-Svatoňovického revíru, tak z Podkrušnohorských hnědouhelných pánví (Schreier 2009).

Oproti zemědělství průmysl vykazoval ohromnou územní koncentraci nesrovnatelnou

s koncentrací zemědělství. Zemědělství bylo rozprostřeno poměrně rovnoměrně, i když podle jednotlivých oblastí se mohlo lišit. Například v Polabí a Poohří se v této době začíná vyvíjet specializované zemědělství – pěstování cukrovky, na Žatecku, Lounsku a Rakovnicku pěstování chmele a v okolí Mělníka a Velkých Žernosek pěstování vinné révy. Oproti tomu v mnohých oblastech s méně úrodnými půdami, například v „jižní polovině“ Čech, se stále udržuje tradiční zemědělství, v pohraničních horách v kombinaci s pastevectvím (Jeleček 1985). Zdokonalování zemědělské výroby – začátek mechanizace – používání zemědělských strojů, nové oseední postupy a zvyšování produkce vedly k postupnému zmenšení nároků zemědělství na pracovní sílu. To uvolnilo množství pracovníků, kteří nacházeli uplatnění především v průmyslu (Jeleček 1985).

V tomto období byl budován především výrobní a zpracovatelský průmysl, méně již potravinářský průmysl zpracovávající zemědělské produkty. V Polabí a Pojizeří však dochází k zakládání cukrovarů. Zakládání továren si většinou vyžádalo příliv nového obyvatelstva do okolí továrny. Místní obyvatelstvo z okolí většinou nestačilo pokrýt poptávku po pracovní síle pouze ze svých zdrojů. Proto lze předpokládat, že průmysl hrál v koncentračních procesech, tj. i v koncentraci obyvatelstva, velkou roli (Jeleček 1985).

Vývoj mezi lety 1869 a 1880

Pokud se podíváme na mapu č. 10 Změny počtu obyvatel mezi lety 1869 a 1880, zjistíme, že se na území dnešního Česka nacházelo množství jak velice růstových regionů, tak zde můžeme pozorovat i regiony depopulační. To znamená, že velkou roli v tom, které regiony jsou přírůstkové a které nikoliv, musela v tomto období hrát migrace obyvatel. Na území dnešního Česka žilo v roce 1869 celkem 7 565 463 obyvatel, zatímco v roce 1880 zde žilo už 8 223 227 obyvatel (Historický lexikon 2006). Samozřejmě, že přirozená měna byla nejspíše v jednotlivých obcích různá, ale celkovou populační tendenci tato čísla vystihují. Rozdíly v počtech obyvatel u velmi přírůstkových či velmi úbytkových obcí nemohly být způsobeny pouze přirozenou měnou. Je zajímavé, že z prvních čtyřech nejvíce růstových obcí jsou 3 v okolí Plzně. V Nové Vsi (u Dobřan) bydlelo v roce 1869 celkem 78 obyvatel, zatímco v roce 1880 měla již 350 obyvatel a je tedy mezi lety 1869 a 1880 nejvíce růstovou obcí na území dnešního Česka. Ve srovnání s rokem 1869 měla v roce 1880 448,7 % obyvatel. Třetí nejvíce růstovou obcí v Česku byla sousední obec Líně a čtvrtá byla obec Blatnice. Obě tyto obce se nacházejí u také u Dobřan. To lze vysvětlit rozvojem průmyslu a těžby černého uhlí v okolí Nýřan. Je však paradoxem, že pouze obec Brtnice získala v roce 1905 železniční spojení prostřednictvím trati Nýřany–Heřmanova Huť (Hudec 2006). Ostatní dvě obce veřejnou železniční stanici či zastávku nikdy neměly (Hudec 2006). Z deseti nejvíce růstových obcí Česka se 4 obce nacházejí Podkrušnohorské hnědouhelné pánvi v okolí Teplic. Jedná se o Ledvice, Hostomice, Proboštov a Duchcov. V této pánevní oblasti

se v této době rozvíjel jak průmysl, tak těžba hnědého uhlí. Je také nutné poznamenat, že u malých sídel i relativně malá změna počtu obyvatel má za následek velkou změnu relativního přírůstku či úbytku obyvatelstva. Naopak například Praha mezi lety 1869 a 1880 zaznamenala přírůstek obyvatelstva na 129,3 % obyvatel v roce 1880 oproti roku 1869. V roce 1869 ale měla Praha 270 389 obyvatel, zatímco v roce 1880 již 349 574 obyvatel. I přes poměrně malý relativní nárůst počtu obyvatel (o 29,3 %) se obyvatelstvo Prahy zvětšilo o více jak 79 tisíc lidí (Historický lexikon 2006). Naopak největší úbytky vykazuje obec, kde došlo ke kolapsu dřívějších průmyslových výroby. Obcí, která zaznamenala největší úbytek obyvatel je Nový Jáchymov (na Berounsku). V roce 1869 zde žilo 774 obyvatel, o 11 let později už to bylo pouhých 481 osob. Zdejší Fürstenberské železářny byly založeny již v roce 1810. Vysoké pece na dřevěné uhlí byly zrušeny v roce 1877 a zbylé zařízení přestěhováno do Králova Dvora a Staré Huti (Oficiální stránky obce Nový Jáchymov 2013). Je pravděpodobné, že se přestěhováním hutí odešli i někteří dělníci do Králova Dvora. Počet obyvatel se v Králově Dvoře zvýšil mezi lety 1869 a 1880 o 278 osob (Historický lexikon 2006). V roce 1877 již Králův Dvůr měl železniční spojení a přeprava nákladů po železnici byla snazší než koňskými povozy (Hudec 2006). Je zde tedy předpoklad, že dráha mohla hrát roli v přemístění výroby z Nového Jáchymova, kam železnice nikdy nedorazila, do Králova Dvora.

Celkově lze říci, že mezi lety 1869 a 1880 největší přírůstky zaznamenávají oblasti s těžbou uhlí a rozvíjejícím se průmyslem – tzn. Podkrušnohorská hnědouhelná pánev od Ústí nad Labem po Chomutov, Kladensko, jihozápadní okolí Plzně (u Nýřan) a Ostravsko. Velké přírůstky obyvatel rovněž zaznamenávají velká města jako Praha, Plzeň, Karlovy Vary, Olomouc, České Budějovice. Brno z hlediska změny počtu obyvatel spíše stagnovalo. Všechny tyto oblasti a města měly k roku 1880 železniční spojení (Hudec 2006). Celkově můžeme říci, že Polabí a dolní Poohří s intenzivním zemědělstvím bylo v tomto období přírůstkové z hlediska počtu obyvatel. Nárůst počtu obyvatel zaznamenávají také Josefov, Hradec Králové, Terezín. To lze však vysvětlit skutečností, že v roce 1869 nebyly ve sčítání lidu zjišťovány vojenské osoby, ale bylo zjišťováno pouze civilní obyvatelstvo. Na území dnešní Jaroměře s v tuto dobu nacházela vojenská pevnost Josefov s vojenskou posádkou (Semotanová 2007). Z toho lze odvodit, že pokud by se počet obyvatel Jaroměře (a Josefova) mezi lety 1869 a 1880 významně neměnil, čítala vojenská posádka Josefova cca 5 000 mužů. Je zajímavé, že vojenské důvody si vynutily stavbu dráhy Pardubice–Liberec oklikou přes Hradec Králové a Jaroměř z toho důvodu, aby tato dráha propojovala v této době pevnostní města Hradec Králové a Josefov (Jaroměř; Schreier, 2009). Při podobné dedukci jako u Josefova měla posádka v Terezíně cca 4 500 mužů (Historický lexikon 2006). Stejně tak Olomouc a Praha byly pevnostními městy (Semotanová 2007).

U některých růstových obcí můžeme s naprostou jistotou říci, že jejich rozvoj v tomto období

zapříčinila především dráha. Jedná se o České Velenice, kde se od roku 1871 napojovala dráha Praha–Veselí nad Lužnicí–České Velenice–Vídeň na trať Cheb–České Velenice (postavená v roce 1869; Hudec 2006). V tomto období dochází k výstavbě železničních dílen a zázemí pro železniční provoz. To vyvolalo potřebu nových pracovních sil. Došlo k budování domů pro dělníky a celkovému rozvoji dnešních Českých Velenic. Před příchodem železnice se nacházely na území dnešních Českých Velenic 3 menší osady a celistvá zástavba se zde nachází až od 70. let 19. století (Oficiální stránky města České Velenice 2013). Dalším sídlem, jehož rozvoj podmínila především železnice, je Přerov. Toto město se stalo důležitou železniční křižovatkou už v roce 1842, kdy od trati Břeclav–Přerov–Olomouc byla postavena dráha do Hranic na Moravě, později prodloužená do Ostravy a dále do Haliče (Statutární město Přerov 2013). V roce 1869 k těmto tratím přibyla důležitá dráha Brno–Přerov (Hudec 2006). Počet obyvatel vzrostl mezi lety 1869 a 1880 z 11 341 obyvatel na 15 464 obyvatel (Historický lexikon 2006).

Mezi lety 1869 a 1880 však také můžeme pozorovat úbytek počtu obyvatel u řady obcí na území dnešního Česka. Jedná se zvláště o obce v periferních oblastech. V těchto oblastech byl úbytek počtu obyvatel nejvýraznější. Jedná se o obce v západní části Českého lesa, jako jsou obce Lesná, Obora a Dlouhý Újezd. Další z depopulačních oblastí jsou obce nacházející se v severní části Slavkovského lesa. Úbytek počtu obyvatel zaznamenaly obce v okolí Kralovic, severovýchodně od Radnic a severozápadně od Berouna. Úbytek počtu obyvatel zaznamenaly obce jižně a západně od Kaplic, v okolí Týna nad Vltavou a Milevska. Úbytek počtu obyvatelstva zaznamenaly také obce nacházející se v České Sibiři a severně od Čerčan. Velká depopulační oblast se nachází v severních Čechách v okolí Mšena, jižně a jihovýchodně od České Lípy a severně od Bělé pod Bezdězem. Tato oblast se táhne až ke státní hranici s Německem mezi Varnsdorfem a Hrádkem nad Nisou. Depopulační obce se nacházejí také v centrální části Krkonoš a v Podkrkonoší. Depopulační tendence můžeme zaznamenat také v obcích jihozápadně od Kutné Hory, severně od Nové Bystřice. Úbytek počtu obyvatel byl zaznamenán také v okolí České Třebové, Králík, Štítů a Chornice. Úbytek počtu obyvatel byl zaznamenán také v obcích severně od Žďáru nad Sázavou a v okolí Nového Města na Moravě a Bystřice nad Pernštejnem. Další depopulační oblasti můžeme zaznamenat v podhůří Hrubého Jeseníku v okolí Rýmařova, poté v podhůří Nízkého Jeseníku v okolí obce Odry (Historický lexikon 2006).

Vývoj mezi lety 1880 a 1890

Při pohledu na mapu č. 11 Změny počtu obyvatel mezi lety 1880 a 1890 zjistíme, že u růstových regionů oproti předcházejícímu období (mapa č. 10) došlo k prohloubení koncentračního procesu. Mezi lety 1880 a 1890 sice došlo k nárůstu počtu obyvatel z 8 223 227 na 8 666 456 obyvatel, ale tento růst se odehrával v menším počtu sídel než mezi lety 1869 a 1880 (Historický lexikon

2006). To znamená, že zde došlo k selektivě populačního růstu do menší skupiny sídel (Hampl, Gardavský, Kühnl 1987). Je také nutné poznamenat, že v tomto období došlo k určitému zpomalení populačního růstu. Zatímco mezi lety 1869 a 1880 byl nárůst počtu obyvatel na území dnešního Česka o více než 650 000 osob, mezi lety 1880 a 1890 tento nárůst činil přibližně 440 000 obyvatel. Mezi lety 1880 a 1890 docházelo k prohloubení koncentračních procesů, který se začal významněji odehrávat především ve velkých městech a oblastech s těžbou uhlí a rozvíjícím se průmyslem. Nárůst počtu obyvatel na jižní a jihovýchodní Moravě a na Hané lze vysvětlit spíše vyšší natalitou v těchto oblastech oproti zbytku Česka. V rámci Česka můžeme na rozdíl od předešlého období pozorovat rozšíření dřívějších depopulačních oblastí (Historický lexikon 2006).

Z deseti obcí s největším růstem obyvatelstva mezi lety 1880 a 1890 se 3 nacházejí v okolí Kladna (obce Libušín, Vinařice, Svinařov), 2 v okolí Karlových Varů (obce Nové Sedlo, Královské Poříčí), 4 v okolí Teplic (obce Lom, Ledvice, Hostomice a Novosedlice) a 1 obec v okolí Hradce Králové (obec Sadová). Nejrustovější obcí v tomto období je obec Libušín (okres Kladno). Zatímco Libušín měl v roce 1869 celkem 501 obyvatel, v roce 1880 už to bylo 855 obyvatel. Růst počtu obyvatel u této obce postupně akceleroval a v roce 1890 zde žilo 2 339 obyvatel (Historický lexikon 2006). Libušín, Nové Sedlo, Hostomice, Novosedlice a Svinařov jsou obce, kde se počet obyvatel mezi lety 1880 a 1890 více než zdvojnásobil.

Naopak obce s největším úbytkem obyvatelstva jsou oproti vysoce přírůstkovým obcím roztroušeny v rámci celého Česka, avšak většinou v rámci dlouhodobě depopulačních oblastí. Z hlediska změn počtu obyvatel mezi roky 1880 a 1890 byly podobně jako v předcházejícím období přírůstkové oblasti s těžbou uhlí jako je Teplicko, Mostecko a Chomutovsko. Na Kladně i v jeho okolí docházelo také k velkým přírůstkům obyvatelstva, podobně jako v okolí Sokolova. Akceleraci nárůstu počtu obyvatel můžeme sledovat u Ostravy a jejího okolí (Historický lexikon 2006). Z oblastí a obcí, které byly růstové zejména kvůli rozvíjícímu se průmyslu jmenujme Ústí nad Labem a Trmice (rozvoj chemického průmyslu), Karlovy Vary a okolí (rozvoj porcelánek), Plzeň a jeho jihozápadní okolí (strojírenský průmysl), průmyslová oblast mezi Libercem, Jabloncem nad Nisou a Tanvaldem (především textilní průmysl; Semotanová 2007). Obce a oblasti, které byly růstové především kvůli těžbě jiných surovin než uhlí, jsou Chrustenice v okrese Beroun (těžba železné rudy; Chrustenice, oficiální stránky středočeské obce 2013), Horní Bříza (těžba kaolínu), Zliv (těžba šamotu a jeho zpracování v cihelně; Bauer 2003). Z dalších oblastí s růstem počtu obyvatel zapříčiněných především kvůli rozvoji těžby jiných surovin než uhlí jmenujme Příbram s rozvíjícím se těžbou stříbra (Příbram, oficiální web, Oficiální stránky města Příbram 2013). Kromě Chrustenic a údolí mezi Libercem a Tanvaldem vedly do roku 1890 železnice do všech v tomto odstavci zmíněných obcí či oblastí (Hudec 2006).

Naopak depopulační oblasti nalezneme hlavně v „jižní polovině“ Čech, v severní části Moravy a ve Slezsku. Oblasti s úbytkem počtu obyvatelstva však můžeme pozorovat také v severních Čechách v okolí České Lípy, poté v obcích na území Slavkovského lesa a Doupovských hor. Depopulačními oblastmi v „severní polovině“ Čech jsou dále Manětínsko a obce mezi Kralovicemi, Radnicemi a Rakovníkem (Historický lexikon 2006). V této době můžeme pozorovat určité skupiny obcí, které se populačně významněji odlišují od sousedních, převážně depopulačních obcí. Například od Šumperka přes Jeseník až ke státní hranici u Mikulovic ve Slezsku se táhne pás obcí s nárůstem obyvatelstva, zatímco okolní obce jsou depopulační. To lze vysvětlit jednak stavbou dráhy Hanušovice - Jeseník - Mikulovice ve Slezsku - státní hranice (Glucholazy) v tomto regionu v roce 1888, jednak koncentrací do klimaticky příznivějšího údolí vedoucího do Ramzovského sedla. Z dalších obcí jmenujme například obce mezi Skutčí a Chotěboří. Tato skupina obcí zaznamenala oproti obcím sousedním přírůstek obyvatelstva. Trať sem byla zavedena v roce 1871 a je možné, že určité koncentrační procesy se projevovaly právě v obcích na železnici (Hudec 2006).

Vývoj mezi lety 1890 a 1900

Kolem roku 1900 došlo k vyvrcholení koncentračních procesů v Industriálním období v Česku z pohledu koncentrace obyvatelstva. Zatímco mezi lety 1869 a 1880 zaznamenáváme 1 799 obcí s úbytkem obyvatelstva, mezi roky 1880 a 1890 to bylo již 2 845 úbytkových obcí a mezi lety 1890 a 1900 se tento počet zvýšil na 2 881 obcí. To znamená, že se sice zvýšil počet úbytkových obcí, zároveň se však snížil počet obcí s růstem počtu obyvatel. Došlo k selektivnímu prohloubení koncentrace do menší skupiny růstových obcí. Zatímco mezi lety 1880 a 1890 bylo zaznamenáno více než zdvojnásobení počtu obyvatel u 5 obcí, v roce 1900 existovalo 6 obcí s více než dvojnásobným počtem obyvatel a 2 obce s více než trojnásobným počtem obyvatel oproti roku 1890. Mezi lety 1880 a 1890 můžeme pozorovat 20 obcí s růstem obyvatel nad 150%, zatímco mezi lety 1890 a 1900 je to už 45 obcí (Historický lexikon 2006). Z deseti nejrůstovějších obcí se 2 nacházejí v okolí Karlových Varů a Sokolova (obce Libavské Údolí a Božičany), 3 obce se nacházejí v okolí Mostu a Teplic (obce Lom, Novosedlice a Litvínov), 2 v okolí Ostravy (Orlová a Bohumín), 1 na Mladoboleslavsku (obec Řepov) a 1 na Vsetínsku (obec Karolinka). Společnou příčinou populačního růstu v těchto obcích je především rozvoj průmyslu. Růst počtu obyvatel v některých sídlech souvisí nejen s koncentračními procesy, ale také s přirozenou měnou. Mezi lety 1890 a 1900 přibýlo 707 572 obyvatel, což je největší desetiletý přírůstek obyvatelstva mezi sčítáními od roku 1869 do roku 2011 (Historický lexikon 2006).

Kromě obcí, které byly zmíněny v předcházejících etapách, jsou růstové především následující obce a oblasti. Oproti letům 1880 a 1890 zaznamenáváme pozoruhodný vzestup počtu obyvatel

Loun a obcí v jejich okolí. Nezanedbatelnou roli v tomto vývoji sehrála železnice, když se Louny staly železničním uzlem. Do Loun byla zaústěna hlavní trať Praha–Duchcov z roku 1873 a lokální dráhy do Postoloprta z roku 1903, Libochovic z roku 1902 a Rakovníka z roku 1904 (Hudec 2006). V Lounech byly zřízeny železniční dílny a rozvíjel se i ostatní průmysl (Louny, Oficiální internetové stránky 2013). Pozoruhodné přírůstky obyvatelstva můžeme pozorovat také v Nučicích (okres Praha-západ). Zde byla pro vzestup obyvatelstva nejspíš rozhodující poptávka po pracovní síle související s rozvojem těžby železné rudy (Nučice 2013). I když byly Nučice spojeny veřejnou dráhou Rudná u Prahy–Beroun až v roce 1897, vedla sem od roku 1858 neveřejná Kladensko-Nučická dráha sloužící k zásobování kladenských hutí vápencem a železnou rudou (Martinek 2008, Hudec 2006). Je pravděpodobné, že těžba vápence a železné rudy měla pozitivní vliv na populační vývoj i ostatních obcí v okolí Nučic. Je pravděpodobné, že například rozvoj Mořiny a ostatních obcí v nejbližším okolí byl v tomto období způsoben rozvíjející se těžbou vápence. Mezi lety 1890 a 1900 můžeme sledovat první výraznější nárůst počtu obyvatel u Pardubic a Ústí nad Orlicí (Historický lexikon 2006).

Mezi lety 1890 a 1900 můžeme také sledovat vznik určitých „rozvojových os“ z hlediska populačního vývoje. Takovou osou je například linie obcí mezi Prahou, Berounem, Rokycany a Plzní podél dráhy Praha–Beroun–Plzeň. Druhou takovou osou se zdá být skupina obcí mezi Plzní a Domažlicemi. Další takovou osou je skupina obcí mezi Všetaty, Mladou Boleslaví a Bakovem nad Jizerou (Historický lexikon 2006).

Vývoj mezi lety 1900 a 1910

Mezi lety 1900 a 1910 došlo k nárůstu počtu obyvatel o více jak 700 000 osob. V roce 1900 žilo na území dnešního Česka 9 374 028 obyvatel, zatímco v roce 1910 to bylo už 10 076 727 obyvatel (Historický lexikon 2006). Jak je z mapy č. 13 Změny počtu obyvatel mezi lety 1900 a 1910 patrné, oproti předcházejícímu období je méně obcí s výraznou kladnou změnou počtu obyvatel. Zatímco mezi lety 1890 a 1900 bylo 45 obcí s růstem obyvatel nad 150 %, mezi lety 1900 a 1910 bylo takových obcí už pouze 13. To znamená, že i přes velký přírůstek obyvatelstva dochází k jistému útlumu koncentračních procesů. I přes stabilně velkou migraci obyvatelstva do velkých měst, uhelných pánví a oblastí s rozvíjejícím se průmyslem nejsou relativní přírůstky obyvatelstva z mapy č. 13 patrné tak, jako je tomu v předešlém období u mapy č. 12. To je způsobeno jistou již relativně velkým počtem lidí žijících v oblastech s vysokou imigrací obyvatelstva. Například v Praze žilo v roce 1869 celkem 270 389 obyvatel, zatímco v roce 1880 to bylo již 349 574 osob. Absolutní přírůstek byl 79 185 osob a relativní přírůstek byl 129,3 %. Mezi lety 1880 a 1890 v Praze přibýlo 87 799 obyvatel, zatímco relativní přírůstek byl 125,1 %. Velký absolutní přírůstek mezi lety 1890 a 1900 o 122 060 osob byl vyjádřen relativním přírůstkem 127,9 %. Přírůstek obyvatel mezi lety 1900 a 1910 o 108 231 obyvatel byl doprovázen relativním

přírůstkem 119,3 % a v roce 1910 žilo v Praze celkem 667 664 lidí (Historický lexikon 2006). Tento přehled dokumentuje fakt, že zatímco v prvním období mezi lety 1869 a 1880 i relativně menší nárůst počtu obyvatel v Praze dokázal zvětšit počet lidí v Praze o více jak jednu čtvrtinu, tak mezi lety 1900 a 1910 nárůst počtu osob o více jak 108 000 nedokázal vytvořit relativní přírůstek počtu obyvatel ani 20 % (Historický lexikon 2006). To vysvětluje fakt, že i přes stabilní migraci do velkých imigračních center a oblastí jako je Praha, Ostravsko, Teplicko, Sokolovsko, Plzeňsko a Liberecko již relativní přírůstky počtu obyvatel nejsou vysoké a na mapě jsou i u těchto imigračních oblastí v intervalu od 100,1 % do 125 %.

Z deseti nejrůstovějších obcí mezi lety 1900 a 1910 se pouze 3 obce nacházejí v imigračních oblastech charakteristických pro Industriální období. Jsou to obce Libavské Údolí a Bukovany na Sokolovsku a obec Zbůch u Plzně. Pro populační vývoj Libavského údolí mělo rozhodující význam rozšíření výroby v místní textilní továrně a výstavba domů pro dělníky (Libavské údolí 2013). Obec Zbůch měla v roce 1900 celkem 473 obyvatel, zatímco v roce 1910 už 1382 obyvatel a je mezi lety 1900 a 1910 nejrůstovější obcí na území dnešního Česka. Populační růst byl v této obci způsoben otevřením dolu na černé uhlí (Oficiální stránky obce Zbůch 2013). Je zajímavé, že až mezi lety 1900 a 1910 dochází od roku 1869 k prvnímu výraznému nárůstu počtu obyvatel u České Třebové, která se stala významným železničním uzlem. Rozvoj místních železničních provozů měl vliv na populační vývoj České Třebové (Historický lexikon 2006). Mezi lety 1900 a 1910 už můžeme pozorovat první náznaky suburbanizace u Prahy v obcích se železniční stanicí či zastávkou. Tento proces se v tomto období nejvýrazněji projevoval v Černošicích. Nárůst obyvatelstva v souvislosti se suburbanizací můžeme pozorovat také na jihovýchodním okraji Prahy podél trati na Benešov u Prahy a východním okraji Prahy v Úvalech. Počátky suburbanizace můžeme pozorovat také v okolí ostatních velkých měst jako je například Brno či Olomouc (Historický lexikon 2006).

Vývoj mezi lety 1910 a 1921

Mezi lety 1910 a 1910 došlo poprvé od roku 1869 k úbytku obyvatelstva sečteného v rámci cenzu na území dnešního Česka. V roce 1918 byla založena Československá republika a v roce 1921 se konalo první československé sčítání lidu. V roce 1910 žilo na území dnešního Česka 10 076 727 obyvatel, zatímco v roce 1921 to bylo o 67 247 obyvatel méně (Historický lexikon 2006). Přirozený vývoj přerušila v letech 1914 až 1918 První světová válka. Kromě přímých válečných ztrát byl dalším důvodem poklesu počtu obyvatel celkový pokles natality a strádání obyvatelstva po dobu války, zvýšená nemocnost a nedostatek potravin. Lze předpokládat, že válečné přesuny obyvatelstva přímo v roce 1921 už nehrály významnou roli. Poslední voják, který se vracel do vlasti z Vladivostoku, byl naloděn na parník 2. 9. 1920 (Vojsko, Vojsko.net 2013). První československé sčítání lidu se konalo až 15. 2. 1921 (Historický lexikon 2006). Úbytek

obyvatelstva se projevil také v tom, že mezi lety 1910 a 1921 byl zaznamenán úbytek obyvatelstva ve většině obcí na území dnešního Česka. Celkem se jedná o 3674 obcí s úbytkem obyvatelstva. Naopak i mezi těmito lety můžeme pozorovat obce s velkým nárůstem počtu obyvatelstva. Většinou se jedná buď o obce s rozvojem těžební činnosti (například Zbůch), průmyslu anebo o obce, jejichž populační vývoj byl ovlivněn rozšířením vojenských posádek a cvičišť (například Milovice a Senohraby). V Praze bylo v roce 1921 zjištěno o více jak 62 000 osob více než v roce 1910. Dále můžeme sledovat obce, kde se v populačním vývoji projevovala suburbanizace u Prahy, zvláště v údolí Berounky po Zadní Třeboň (Historický lexikon 2006).

Vývoj mezi lety 1921 a 1930

Mezi lety 1921 a 1930 zaznamenáváme nárůst počtu obyvatel mezi o 664 760 osob. Zatímco v roce 1921 žilo na území dnešního Česka 10 009 480 obyvatel, v roce 1930 to bylo už 10 674 240 osob. V rámci jednotlivých sčítání od roku 1869 do roku 2011 bylo v roce 1930 zjištěno vůbec nejvíc obyvatel žijících na území dnešního Česka (Historický lexikon 2006). I přes velký nárůst počtu obyvatel pozorujeme velký počet obcí s absolutním úbytkem počtu obyvatel. Mezi lety 1921 a 1930 se jednalo o 3 437 úbytkových obcí, což je jen o 237 úbytkových obcí méně, než mezi lety 1910 a 1921, kdy zaznamenáváme celkový úbytek obyvatelstva v rámci celého území dnešního Česka. To je důkazem toho, že stále pokračuje koncentrace obyvatelstva. V tomto období však sledujeme nárůst hlavně velkých měst, zvláště Prahy, Hradce Králové, Brna a Olomouce. Praha posilovala zvláště díky rozvoji průmyslu a také díky nové roli hlavního města Československé republiky, která s sebou nesla zřizování státních úřadů a přesun centrál společností a bank z Vídně do Prahy (podle zákona o nostrifikaci z roku 1919 – o odluce centrál bank ve Vídni od jejich poboček v Československu a k spojení s bankami v Československu; Maier 2005). Rozvoj Hradce Králové je spojen s urbanistickou koncepcí nové výstavby v Hradci Králové. Tuto koncepci navrhl významný architekt Gočár (Maier 2005). Z velkých měst dále rostlo Brno a Olomouc, což nejspíše souvisí s rozvojem a koncentrací průmyslu do velkých měst (Maier, Hospodaření a rozvoj českých měst 1850-1938, 2005, s. 69). Z dnešního pohledu velkých měst byl však z hlediska počtu obyvatel nejrůstovější Zlín. Zatímco v roce 1921 žilo na území dnešního Zlína 14 470 lidí, v roce 1930 to bylo už 34 348 osob. Tento růst je spojen se společností Baťa, která ve Zlíně vybudovala svoji centrálu a řadu především obuvnických provozů. Zatímco obce s růstem obyvatelstva můžeme v tomto období nalézt především na severu Čech a Moravy, obce s úbytkem obyvatel můžeme sledovat především v jižní polovině Čech. Oproti předcházejícím obdobím se již naplno začíná projevovat suburbanizace u Prahy, která je vázána především na železniční tratě vycházející z Prahy. To bylo vyvoláno faktem, že železniční doprava byla v tomto období jediným kapacitním, rychlým a dostupným dopravním prostředkem. Masový rozvoj automobilismu a autobusové dopravy začal

až po druhé světové válce. Protože většina obcí u Prahy měla v předcházejících obdobích relativně malý počet obyvatel, který buď stagnoval nebo se zmenšovat, tak jsou přírůstky obyvatel u těchto obcí velké a nacházejí se v intervalu změny počtu obyvatel nad 150 %.

Vývoj mezi lety 1930 a 1950

Vývoj mezi lety 1930 a 1950 byl poznamenán zvláště Druhou světovou válkou. V souvislosti s válečnými událostmi nebylo provedeno sčítání, které se mělo konat kolem roku 1940. Dvacetiletí mezi lety 1930 a 1950 bylo z hlediska populačního vývoje českých zemí katastrofální důsledky. Kromě přímých ztrát způsobených válkou docházelo k obrovským přesunům obyvatelstva. Po Mnichovském diktátu roce 1938 odešla velká část česky mluvícího obyvatelstva žijícího v pohraničí do českého vnitrozemí (podle odhadů cca 400 000 lidí; Mikšíček 2007). Po obsazení zbytku Československa a zřízení Protektorátu Čechy a Morava se do Protektorátu stěhovalo německy mluvící obyvatelstvo, obyvatelstvo židovského původu bylo vražděno. Naopak v závěru války bylo mnoho lidí z Protektorátu nasazeno na nucené práce do Říše. Na populační vývoj sídel měly vliv také odvody německy mluvícího obyvatelstva na frontu. Tyto procesy byly doprovázeny přesuny vojsk a na konci války i civilního obyvatelstva prchajícího před frontovou linií. Po osvobození českých zemí docházelo nejdříve k tzv. divokému, poté organizovanému odsunu německy mluvícího obyvatelstva. Celkem bylo odsunuto cca 2,5 milionu osob, převážně z Pohraničí. Tento pokles obyvatelstva byl naopak kompenzován návratem reemigrantů, jejichž předkové odešli z českých zemí nebo ze Slovenska. Reemigrantů přišlo do Pohraničí cca 115 000. Jednalo se hlavně o Volyňské Čechy, kteří osídlili zejména Žatecko, rumunské Slováky, kteří osídlili především okresy při naší západní hranici s Bavorskem a obyvatele, kteří sem přišli z jiných států (Mikšíček 2007). Po odsunu německy mluvícího obyvatelstva docházelo k doosídlování Pohraničí. Toto dosídlování však probíhalo v různých oblastech s různou intenzitou. Nejdříve byly dosídleny klimaticky příznivé oblasti (možnost intenzivního zemědělství – například Poohří, jižní Morava, jižní část okresu Šumperk) nebo průmyslové a těžební oblasti (Mostecko, Teplicko). Doosídlována byla také především města, mnohem méně již venkov. Takto vzrostla v pohraničí urbanizace. Byla tedy dosídlována větší sídla (převážně se železničním spojením) a sídla s dobrou dopravní dostupností (také například na železnici). Někteří lidé, kteří se přestěhovali do Pohraničí, se vraceli zpět do vnitrozemí nebo šli do jiného sídla v pohraničí (Mikšíček 2007). Tyto přesuny obyvatel se projevovaly i v následujících sčítáních. Po roce 1948 došlo také k emigraci lidí do zahraničí jako reakce na uchopení moci komunistickým režimem.

Mezi lety 1930 a 1950 došlo k celkovému úbytku 1 778 154 obyvatel. I přes to, že z českých zemí bylo odsunuto cca 2,5 miliony osob, úbytek počtu obyvatel mezi lety 1930 a 1950 nebyl tak velký

z důvodu přírůstku obyvatelstva do konce Druhé světové války a poté díky relativně vysoké natalitě po Druhé světové válce. Po Druhé světové válce dosahovala natalita relativně vysokých hodnot. Úbytek počtu obyvatel zaznamenáváme ve většině obcí na území dnešního Česka. Jsou to jednak obce, které byly zasaženy odsunem německy mluvícího obyvatelstva, tak obce, odkud lidé po druhé světové válce šli osídlit obce zasažené odsunem. Ve vnitrozemí můžeme pozorovat jev, kdy obce nacházející se na železnici nezaznamenaly takový odliv obyvatelstva jako obce bez železnice.

Jsou to například obce na tratích mezi Prahou a Plzní, Plzní a Klatovy, Prahou a Českými Budějovicemi (přes Tábor) a obce na jiných tratích. Obce na jihovýchodní Moravě nezaznamenaly takové úbytky počtu obyvatel z důvodu vyšší natality oproti zbytku obcí na území dnešního Česka. I přes to, že došlo k celkovému úbytku obyvatelstva, můžeme najít obce, u kterých byl v roce 1950 zjištěn více než dvojnásobný počet obyvatel oproti roku 1930. Obcí, které byly v intervalu změny mezi lety 1930 a 1950 nad 150 % bylo 29. Například Vsetín měl v roce 1930 celkem 9727 obyvatel, zatímco v roce 1950 to bylo už 16625 osob. Tento nárůst počtu obyvatel byl způsoben jednak výstavbou zbrojovky v roce 1937 a výstavbou nové hlavní trati na Slovensko vedoucí z Hranic na Moravě přes Vsetín a Horní Lideč do Púchova (Vsetín, Oficiální web města 2013). Původní lokálka Hranice na Moravě – Vsetín byla přestavěna na hlavní trať. Dále můžeme podobně jako v předcházejícím období mezi lety 1921 a 1930 sledovat růst počtu obyvatel v Otrokovicích a ve Zlíně v souvislosti s rozvojem výroby ve Zlíně. Se společností Baťa je spjat také rozvoj Zruče nad Sázavou, kde tato společnost vybudovala v roce 1939 provozy na výrobu obuvi (Oficiální stránky města Zruč nad Sázavou 2013). Společnost Baťa otevřela v roce 1934 lignitové doly v Ratíškovcích u Hodonína, což mělo vliv na populační vývoj této obce (Ratíškovice, Oficiální stránky obce 2013). V roce 1930 zde žilo 2142 obyvatel, zatímco v roce 1950 to bylo už 2662 lidí (Historický lexikon 2006).

V roce 1950 bylo zjišťováno podobně jako v předcházejících letech přítomné obyvatelstvo, od roku 1961 se zjišťuje obyvatelstvo bydlící. S rozvojem turistiky po druhé světové válce však docházelo k sezonnímu přemísťování některých osob mezi místem bydliště a místem rekreace. První poválečné sčítání lidu se uskutečnilo 1. 3. 1950. Z toho je zřejmé, že v tomto ročním období mohlo nacházet poměrně velké množství lidí v zimních střediscích. Proto údaje za horská střediska v Krkonoších jako je Pec pod Sněžkou, Špindlerův Mlýn nebo Janské Lázně o počtu obyvatel nejspíše nejsou chybné, ale pouze odrážejí fakt, že v době sčítání se tam zdržoval poměrně velký počet zimních návštěvníků těchto horských středisek. Například v Janských Lázních bylo v roce 1930 zjištěno 679 osob, zatímco v roce 1950 to bylo už 2 600 osob. V roce 1961, kdy se zjišťovalo bydlící obyvatelstvo, bylo v Janských Lázních zjištěno 817 osob. Podobné vysvětlení se nabízí také u lázeňských středisek, kde mezi lety 1930 a 1950 došlo k rozšíření lázní. To je případ Karlovy Studánky v Jeseníkách nebo lázní Teplic nad Bečvou. Zatímco v roce 1930 zde bylo

zjištěno 287 osob, v roce 1950 to bylo 543 lidí a v roce 1961 to bylo 346 osob (Historický lexikon 2006).

Vývoj mezi lety 1950 a 1961

Mezi roky 1950 a 1961 tvořil nárůst počtu obyvatel na území dnešního Česka 675 445 obyvatel. V tomto období se naplno projeví plánovací tendence výroby tehdejšího hospodářství.

Oproti vývoji v Industriálním období například mezi lety 1890 a 1900 nenacházíme kompaktní oblasti s velmi vysokým nárůstem počtu obyvatel. Obce, které zaznamenaly velký nárůst počtu obyvatel, jsou lokalizovány rozptýleně v rámci celého území dnešního Česka v souvislosti s tím, jak docházelo k výstavbě jednotlivých výrobních závodů. Jedněmi z nejrušovějších obcí jsou města Havířov (založené v roce 1955; Statutární město Havířov 2013) a Ostrov v souvislosti s výstavbou sídlišť v 50. letech. V souvislosti s těžbou hnědého uhlí populačně rostl Sokolov a díky těžbě uranu a výstavbě nových sídlišť rostl počet obyvatel také v Horním Slavkově (Město Horní Slavkov 2013). Z dalších obcí, které v tomto období především z důvodu rozvíjející se těžby zaznamenaly populační růst, jmenujme Mníšek pod Brdy (železná ruda), Příbram (uran), Nový Jáchymov (u Berouna, těžba železné rudy) a Prachovice (na Chrudimsku, těžba vápence). Díky výstavbě nových továren rostl především Žďár nad Sázavou, Štětí, Pardubice a Uničov (Uničov, Oficiální internetové stránky 2013). K růstu Lipna nad Vltavou přispěla výstavba přehrady a postavení nového sídliště. K růstu Jinců přispělo rozšíření kasáren u místního Vojenského výcvikového prostoru. K nejužší oblastem patřily Vojenské výcvikové prostory. Ze šesti obcí s největším úbytkem obyvatelstva jsou tři vojenské újezdy (Brdy, Libavá, Hradiště) s přibližně pětinou obyvatel v roce 1961 oproti roku 1950. Oproti roku 1930 však ve vojenských újezdech žil zlomek obyvatelstva oproti roku 1930. Například v roce 1930 žilo na území vojenského výcvikového prostoru Hradiště 14 498 obyvatel, zatímco v roce 1961 to bylo 601 obyvatel. V roce 1961 na tomto území žilo 4,1 % obyvatel oproti roku 1930. K podobným hodnotám můžeme dojít i u ostatních vojenských újezdů (Historický lexikon 2006).

V tomto období můžeme pozorovat pokračující odchod obyvatelstva z venkova, především do oblastí s rozvíjející se těžbou surovin a rozvíjejícím se průmyslem. Poté pokračovalo dosídlování Pohraničí a návrat určitých skupin lidí zpět do vnitrozemí (často označovaných jako „zlatokopové“, tj. osoby, které neměli v plánu se v Pohraničí natrvalo usadit, ale především zde zbohatnout; Mikšíček 2007).

Mezi lety 1950 a 1961 se tak můžeme poprvé setkat s vývojem, kdy počet obyvatel v jednotlivých sídlech neovlivňovala pouze poptávka po pracovní síle nebo poptávka ze strany obyvatel o bydlení v určité lokalitě, ale také plánované hospodářství. Se stavbou provozů docházelo k bytové výstavbě (sídliště). Rozvoj některých sídel tak určilo naplánování lokalizace výrobních podniků nebo rozšíření těžby surovin či jiné výstavby (například přehrady a postavení nových bytů

pro obyvatele ze zatopených obcí).

Vývoj mezi lety 1961 a 1970

I přes to, že mezi lety 1961 a 1970 na území dnešního Česka činil nárůst počtu obyvatel 236 165 osob z 9 571 531 v roce 1961 na 9 807 696 obyvatel, většina obcí zaznamenala pokles počtu obyvatel. Celkem se jednalo o 5 203 obcí s úbytkem obyvatelstva, což je mezi lety 1869 a 2011 druhý nejvyšší počet úbytkových obcí po období mezi lety 1930 a 1950 s úbytkem o více jak 1,7 milionu obyvatel. Mezi lety 1930 a 1950 bylo úbytkových obcí zjištěno 5 674 a mezi lety 1910 a 1921 bylo i přes celkový úbytek obyvatelstva takových obcí zaznamenáno 3 764. Ve skupině úbytkových obcí se nachází 496 obcí s úbytkem obyvatelstva větším než pětina oproti roku 1950. To dokládá tendenci pokračující územní koncentrace obyvatelstva, v tomto období spojené především s urbanizací a odchodem lidí do středně velkých měst, zvláště okresních a krajských. Růst velkých měst, zvláště Prahy, byl v tomto období regulován omezením výstavby nových bytů. Praha tak ztrácela podíl na obyvatelstvu žijícího na území dnešního Česka.

Pokračovala industrializace některých měst, zvláště výstavba nových podniků a sídlišť ve Žďáru nad Sázavou, který populačně rostl už v předešlém období, Nového Města na Moravě a Bystřice nad Pernštejnem. Dramatický nárůst počtu obyvatel můžeme pozorovat také v Kadani (elektrárna Pruněrov) a Klášterci nad Ohří v souvislosti s rozvojem výroby porcelánu a strojírenského průmyslu (Kláštepec nad Ohří, Oficiální web města (2013)). Nárůst počtu obyvatel můžeme sledovat také v obcích na Karlovarsku v Chodově a Nové Roli související s rozvojem strojírenského průmyslu a kombinátu Vřesová (Chodov 2013). Na Sokolovsku v Habartově a Bukovanech zaznamenáváme také nárůst počtu obyvatel související s rozvojem těžby hnědého uhlí. Podporována byla odvětví jako je hornictví a těžký průmysl.

K aglomeracím s rostoucím počtem obyvatel můžeme zařadit Ostravsko. Zde populačně rostl zejména Havířov a Karviná kvůli rozvoji těžby černého uhlí a těžkého průmyslu, zvláště železáren. V roce 1968 došlo k intervenci vojsk Varšavské smlouvy do Československa. To mělo za následek odchod řady obyvatel do zahraničí. Po roce 1968 můžeme zaznamenat odlišný populační vývoj sídel přímo související s rozmístěním sovětských vojsk po intervenci. Například počet obyvatel v Milovicích, kde měla sovětská vojska svoji základnu, až do roku 1991 trvale klesal. V roce 1961 zde žilo 3872 obyvatel, v roce 1970 to bylo 2 747 osob, v roce 1980 už jen 1521 obyvatel a v roce 1991 v Milovicích žilo 1330 lidí. Po odchodu sovětských vojáků dochází k revitalizaci města a přestavbě paneláků po sovětské armádě. V roce 2001 už v Milovicích žije 4212 obyvatel (Historický lexikon 2006). Podobně se snižoval počet obyvatel ve vojenském újezdu Ralsko, kde sovětská armáda využívala vojenské letiště Hradčany u Mimoně (Šindlauer 2004).

Vývoj mezi lety 1970 a 1980

Mezi lety 1970 a 1980 došlo k nárůstu počtu obyvatel žijících na území dnešního Česka o 484 231 obyvatel. Podobně jako v předcházejícím období můžeme zaznamenat růst zvláště okresních měst. Dále rostou sídla s rozvíjejícím se průmyslem či se zcela novými provozy. Mezi taková sídla patří Vřesová na Sokolovsku, jejíž populační růst souvisí s provozem stejnojmenného palivového kombinátu. Mezi další velmi růstové obce patří Neratovice, kde se v tuto dobu rozvíjel provoz v chemické továrně (dnes Spolana Neratovice) a výstavbě sídlišť. V souvislosti s rozšiřováním provozu v papírně ve Štětí na Mělnicku zaznamenáváme v této obci nárůst počtu obyvatel. S rozšiřováním průmyslových výroby, těžbou uranu a výstavbou sídlišť souvisí i populační růst České Lípy. S těžbou uranu je spojen růst Stráže pod Ralskem na Českolipsku. V roce 1970 zde žilo 898 obyvatel, zatímco v roce 1980 to bylo 2 476 obyvatel (Historický lexikon 2006). Pozoruhodný růst mají i Otrokovice. Obecně tedy můžeme říci, že bytová výstavba byla v tomto období realizována panelovou výstavbou. Rostla tak především ta města, kde byla budována sídliště. V některých venkovských sídlech byly budovány menší panelové domy (bytovky). V souvislosti se změnami počtu obyvatel v jednotlivých obcích byla důležitá tzv. středisková soustava osídlení. Všechna sídla byla rozřazena do jedné ze čtyř kategorií a podle přiřazeného významu sídla byly udělovány dotace. To vedlo ke slučování menších obcí do obcí větších a podpoře větších center (středisek osídlení). Nejvíce byla preferována okresní města, poté střediska obvodního a místního významu (střediskové obce). Sídla nestředisková nebyla takto preferována a převládala v nich spíše obytná a rekreační funkce. Tato sídla byla spíše populačně malá a spíše depopulační. V těchto nestřediskových obcích se zpravidla nezakládaly nové obchody a nevznikaly nové služby. To vedlo k posílení odlivu obyvatelstva z menších sídel buď rovnou do měst nebo do střediskových sídel.

Vývoj mezi lety 1980 a 1991

V roce 1980 bylo na území dnešního Česka sečteno 10 291 927 obyvatel, zatímco v roce 1991 to bylo už 10 302 215 obyvatel. Oproti předešlému období tak dochází k poklesu nárůstu počtu obyvatel. Podobně jako v období mezi lety 1970 a 1980 můžeme zaznamenat úbytek počtu obyvatel u většiny obcí. I přes nárůst počtu obyvatel vykazuje 5 083 obcí úbytek obyvatelstva. Mezi lety 1980 a 1991 můžeme sledovat velký nárůst počtu obyvatel pouze u 13 obcí, jejichž přírůstky obyvatel se nacházely v intervalu změny nad 150 %. To potvrzuje fakt, že v tomto období docházelo k zakonzervování stavu, který se utvářel v předcházejících obdobích. Zpomalilo se tempo investičních akcí většího rázu. Industrializace probíhala v tomto období především na Slovensku. Docházelo tedy k další koncentraci obyvatelstva a prohlubování tendencí započatých v předcházejících obdobích, zvláště po roce 1970. Dále probíhalo stěhování lidí

z venkova do měst, především okresních. Obcí s výrazným úbytkem obyvatelstva, tj. s více než pětinným úbytkem obyvatel mezi lety 1980 a 1991, je 961. Mezi lety 1970 a 1980 bylo takových obcí 792. Mezi lety 1970 a 1991 tak můžeme sledovat 367 obcí, jejichž počet obyvatel klesl v těchto dvou obdobích o více jak 40 % (Historický lexikon 2006). Převážně se jedná o obce ve špatně dopravně přístupné, bez železnice a daleko od měst. Tyto obce můžeme nalézt jak v tzv. vnitřních, tak vnějších periferiích. Mnohem více takových obcí můžeme nalézt v Čechách než na Moravě nebo ve Slezsku. To je zapříčiněno tím, že v Čechách jsou obce v průměru oproti zbytku Česka populačně menší. Z toho plyne fakt, že stejný úbytek počtu obyvatel se v menší obci projeví v relativním podílu změny více než v obci s větším počtem obyvatel.

K nejrystovějším obcím patřila obec Dlouhoňovice u Letohradu, jejíž populační vývoj ovlivnila výstavba mlékárny a panelových domů (Obec Dlouhoňovice 2013). Z dalších velmi růstových obcí jmenujme Stráž pod Ralskem (těžba uranu) a Českou Lípu (výstavba nových sídlišť). Dále populačně velmi rostl Loket a Jirkov. Z okresních měst nejvíce rostla Třebíč (výstavba nových sídlišť). Ostatní okresní města měla relativní růst počtu obyvatel oproti předcházejícímu období zpravidla nižší. V roce 1989, tzn. v závěru tohoto období, došlo k Sametové revoluci a k transformaci. O transformačních procesech bude pojednáno ve vývoji mezi lety 1991 a 2001, protože transformační změny za více než jeden rok nejspíše nedokázaly významně ovlivnit tendence předešlých 9 let. Sčítání lidu se na přelomu 70. a 80. let uskutečnilo 1. 11. 1980 na začátku devadesátých let 3. 3. 1991 (Historický lexikon 2006).

Vývoj mezi lety 1991 a 2001

V roce 1989 došlo k Sametové revoluci a změně politicko-hospodářského systému, změně sociálního klimatu a sociálním změnám. Byla obnovena tradiční návaznost ekonomiky a směřování Česka na Západní Evropu. Také byl obnoven soukromý sektor a docházelo k transformačním změnám hospodářství. Na začátku devadesátých let se sice zakládaly nové soukromé společnosti, ale mnoho dosavadních podniků zkrachovalo. Dále došlo k rozvoji dříve potlačovaného terciárního sektoru (zvláště služeb). Terciární a kvartérní sektor se začal více koncentrovat do aglomerací. Obecně můžeme říci, že velká města nebyla transformací zasažena tak, jako ostatní obce na území dnešního Česka. Velká města měla diverzifikovanější strukturu ekonomiky a rozvíjející se služby zde dokázaly pojmout pracovní síly propuštěné z průmyslu. Naopak začaly ekonomicky ztrácet dosavadní vedoucí regiony, tj. regiony s těžbou uhlí a těžkým průmyslem a energetikou, jako je Sokolovsko, Mostecko, Ústecko a Ostravsko. Také následoval pokles zaměstnaných v primárním sektoru, tzn. jak v zemědělství, tak těžbě surovin. Poté docházelo k transformaci ekonomiky po roce 1993 v souvislosti s rozdělením Československa na Českou republiku a Slovenskou republiku. Do té doby intenzivní ekonomické vazby a dělba práce v rámci odvětví ekonomiky byly do určité míry oslabeny. To vše ovlivnilo

populační vývoj v jednotlivých obcích na území dnešního Česka.

Mezi lety 1991 a 2001 došlo poklesu počtu lidí žijících na území dnešního Česka o 72 155 osob, což je vůbec první zjištěný pokles obyvatelstva zjištěný na základě sčítání lidu od konce druhé světové války. V roce 1991 žilo na území dnešního Česka 10 302 215, zatímco v roce 2001 to bylo 10 230 060 osob. I přes koncentraci pracovních sil do velkých měst zaznamenáváme mezi lety 1991 a 2001 celkový úbytek obyvatelstva ve velkých městech (Historický lexikon 2006).

To je způsobeno rozvíjející se suburbanizací. I přes to, že obyvatelstvo velkých měst ubývalo, v zázemí těchto měst většinou nepozorujeme dramatický nárůst počtu obyvatel. To dokazuje relativně malou migraci jak do velkých měst, tak do jejich zázemí. V této době bude nejspíše relativně malá migrace obyvatel způsobená výší nájemného v neregulovaných bytechv těchto městech. Praha mezi lety 1991 a 2001 přišla o více jak 45 000 obyvatel, Brno o více jak 12 000 obyvatel, v Ostravě ubylo více jak 10 000 lidí a v Plzni ubylo více jak 7 000 lidí. Všechna krajská města kromě Českých Budějovic zaznamenala úbytek počtu obyvatel, avšak i v jihočeské metropoli přibýlo za deset let pouhých 96 obyvatel. Index vývoje počtu obyvatel se tak pohybuje u krajských měst mezi lety 1991 a 2001 se pohyboval od 95,2 % do 99,8 %, u Českých Budějovic byl index 100,1 %. Relativně největší úbytek zaznamenaly Karlovy Vary, poté Plzeň, Pardubice a Praha. Relativně nejméně ztratila Olomouc, Liberec a Jihlava. V roce 1991 žilo ve 13 krajských městech 2 888 336 obyvatel, zatímco v roce 2001 to bylo 2 795 361. Mezi lety 1991 a 2001 tak úbytek obyvatelstva krajských měst činil 92 975 osob. U většiny okresních měst zaznamenáváme spíše stagnaci obyvatelstva.

V zázemí krajských měst však u většiny sídel nezaznamenáváme až tak dramatický nárůst počtu obyvatel. V okolí Prahy se suburbanizace v těchto deseti letech soustředila do jižního a jihozápadního zázemí Prahy. Zde nárůst počtu obyvatel pohyboval mezi 25 % a 50 %. U ostatních obcí v zázemí Prahy zaznamenáváme nárůst počtu obyvatel do 25 %. Jistými výjimkami jsou Milovice, Vestec a Ohrobec v širším zázemí Prahy, kde se počet obyvatel mezi lety 1991 a 2001 více než zdvojnásobil, v Milovicích dokonce více než ztrojnásobil. V zázemí většiny krajských měst můžeme nalézt několik obcí (v řádu jednotek) s větším nárůstem počtu obyvatel způsobených suburbanizací. V souvislosti se zrušením vojenského újezdu Ralsko můžeme zde sledovat skokový nárůst počtu obyvatel. Kvůli suburbanizaci a návratem lidí na venkov sledujeme daleko menší počet obcí s úbytkem obyvatel než v předcházejících obdobích. Mezi lety 1991 a 2001 bylo úbytkových obcí 3064.

Vývoj mezi lety 2001 a 2011

Mezi lety 2001 a 2011 došlo k nárůstu počtu obyvatel žijících na území Česka o 332 154 osob. V roce 2001 v Česku žilo 10 230 060, zatímco v roce 2011 to bylo už 10 562 214.

Tento přírůstek je způsoben jednak vyšší natalitou v závěru tohoto období, tak vyšší mezinárodní migrací směřující do Česka, zvláště do Prahy. Mezi lety 2001 a 2011 došlo již k plnému rozvoji suburbanizace a můžeme sledovat velký nárůst počtu obyvatel v zázemí velkých i středních měst. Kromě Prahy, která mezi lety 2001 a 2011 zaznamenala návrat růstu počtu obyvatel o 103 584 obyvatel, rostlo především její zázemí. Většina obcí nacházející se v okresech Praha-Východ a Praha-Západ zaznamenala nárůst počtu obyvatel v roce 2011 o více než o 50 % oproti roku 2001. Nárůst počtu obyvatel způsobený suburbanizací však zaznamenaly také okresy sousedící s okresy Praha-Východ a Praha-Západ, jako jsou okresy Beroun, Benešov, Kladno, Kolín, Nymburk, Mělník, a některé obce okresu Mladá Boleslav nacházející se v zázemí Prahy. U většiny krajských měst můžeme pozorovat skupiny obcí v zázemí krajských měst, jejich populační růst byl ovlivněn převážně suburbanizací. Tyto obce se koncentrují převážně na jihu a jihozápadě od krajských měst, tzn. v obcích s větší atraktivitou životního prostředí. Zajímavý je poměrně vysoký relativní nárůst počtu obyvatel v obcích nacházejících se v centrální části Šumavy. U některých krajských měst se zastavilo jejich vyliďňování, u jiných krajských měst můžeme sledovat opět růst počtu obyvatel. Krajská města, kde můžeme mezi lety 2001 a 2011 sledovat růst počtu obyvatel jsou Praha, Brno, Plzeň, Karlovy Vary, Pardubice a Jihlava. Naopak pokles počtu obyvatel můžeme zaznamenat ve Zlíně, Ostravě, Českých Budějovicích, Hradci Králové, Olomouci a Ústí nad Labem. Celkově tak mezi lety 2001 a 2011 v krajských městech činil nárůst počtu obyvatel 90 748 osob. Suburbanizační procesy však můžeme pozorovat v zázemí středně velkých měst. Relativně velké zázemí, kam se koncentruje suburbanizace, má Mladá Boleslav. V souvislosti s lokalizací závodu Škoda na východ od historického centra Mladé Boleslavi se suburbanizace projevuje převážně ve skupině obcí východně od Mladé Boleslavi. Kromě krajských měst má výraznější zázemí ovlivněné suburbanizací také například Tábor, Chomutov, Strakonice, Písek a Žďár nad Sázavou.

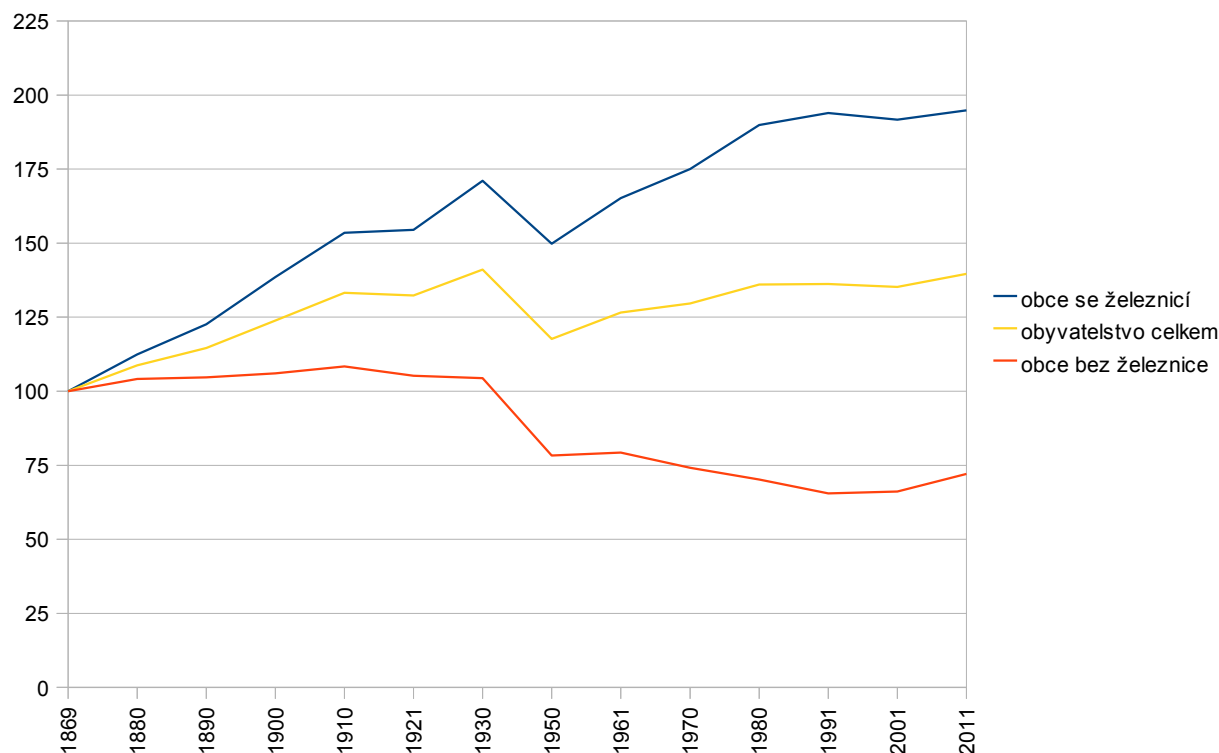
V rámci vývoje mezi lety 2001 a 2011 můžeme pozorovat větší oblasti s nárůstem počtu obyvatel. Tyto oblasti jsou především v centech krajů. Při krajských hranicích můžeme identifikovat větší oblasti s obcemi s úbytkem obyvatelstva. Například u kraje Vysočina můžeme identifikovat obce v centru kraje u krajského města, kde zaznamenáváme nárůst počtu obyvatel, zatímco obce u hranic kraje jsou depopulační. Toto schéma můžeme pozorovat prakticky u všech krajských hranic. To je způsobeno jednak existencí tzv. vnitřních periferií, poté předpokládanou koncentrací nabídky práce do krajských měst a špatnou dopravní dostupností krajských měst z obcí na okrajích kraje.

Celkově však mezi lety 2001 a 2011 můžeme pozorovat pouze 1752 obcí s úbytkem obyvatelstva, což je zatím vůbec nejmenší počet úbytkových obcí mezi sčítáními. Druhým obdobím s nejmenším počtem úbytkových obcí je období mezi lety 1869 a 1880, kdy bylo úbytkových obcí zjištěno 1799. Malý pokles úbytkových obcí mezi lety 2001 a 2011 souvisí se suburbanizačními procesy, kterými je zasažen velký počet obcí, tak možným návratem lidí z měst na venkov.

6. Grafy vývoje obyvatelstva v souvislosti s železnici

V této kapitole jsou uvedeny grafy číslo 1 až 3 společně s jejich charakteristikami.

Graf 1: Relativní změny celkového počtu obyvatel v Česku, počtu obyvatel v obcích se železnici a v obcích bez železnice mezi lety 1869 – 2011 (v %).
Rok 1869=100 %



Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005. ČSÚ, 2006, Praha, vlastní výpočty

V grafu číslo 1 můžeme vidět 3 čáry znázorňující populační vývoj obcí na železnici, obyvatelstva zjištěného na území dnešního Česka a obyvatelstva v obcích bez železnice. Jako počáteční byl vybrán rok 1869 a změny v % jsou vztaženy k tomuto roku. Z grafu můžeme identifikovat růst počtu obyvatel žijícího na území Česka v industriálním období. Z grafu lze určit, že přírůstek obyvatelstva mezi lety 1869 až 1910 se koncentroval především do obcí se železnici. To dokazuje velkou územní koncentraci. Obce bez železnice rostly méně, než byl celkový přírůstek obyvatelstva. Zatímco celá populace na území dnešního Česka vzrostla za období mezi lety 1869 a 1910 o 33,2 %, obce se železnici vzrostly dokonce o 53,5 %, zatímco obce bez železnice pouze o 8,3 %. Z toho lze dedukovat, že i přes mírný nárůst počtu obyvatel žijícího v obcích bez železnice byly tyto obce spíše depopulační. To lze tvrdit za předpokladu přibližně stejné úrovně natality a mortality ve všech obcích na území dnešního Česka. Lze se však domnívat, že vyšší úroveň natality bychom mohli zaznamenat spíše na venkově než ve městech. Z toho lze odvodit, že migrace obyvatelstva z obcí bez železnice (kam patří většina venkovských

obcí) směřovala především do obcí se železnicí.

Mezi lety 1910 a 1921 došlo sice k celkovému poklesu počtu obyvatel, ale v obcích se železnicí opět zaznamenáváme přírůstek počtu obyvatel. Do roku 1910 stoupal počet obyvatel jak v obcích se železnicí, tak v obcích bez železnice. Pokles počtu obyvatel byl mezi lety 1910 a 1921 zaznamenán především v obcích bez železnice. Mezi lety 1921 a 1930 dochází k dalšímu rozevírání nůžek mezi těmito dvěma skupinami obcí. Celkový přírůstek obyvatelstva mezi lety 1921 a 1930 činil více jak 664 000 obyvatel. Mezi lety 1921 a 1930 přibýlo v obcích se železnicí 692 014 obyvatel, zatímco v obcích bez železnice činil úbytek počtu obyvatel 27 207 osob. To znamená, že populační přírůstky byly koncentrovány především do obcí se železnicí.

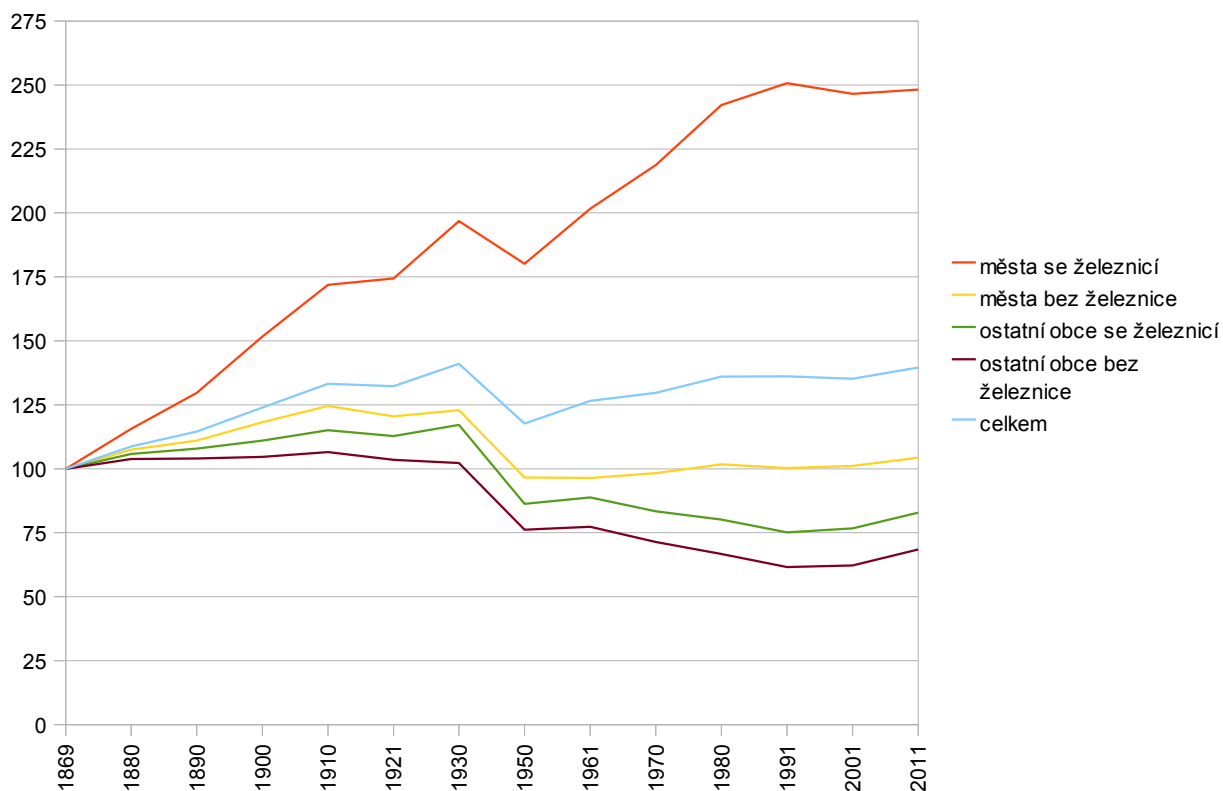
Mezi lety 1930 a 1950 došlo k velkému poklesu obyvatelstva žijícího na území dnešního Česka v důsledku osunu německy mluvícího obyvatelstva a druhé světové války. Pokles obyvatel zaznamenaly jak obce se železnicí, tak obce bez železnice. V prvně jmenovaných však úbytek nebyl relativně tak drastický (dosahoval sice 886 175 obyvatel, ale pokles byl o 21,28 %) jako v obcích bez železnice. V obcích bez železnice činil úbytek 889 028 osob. V roce 1950 tak žilo v obcích bez železnice méně obyvatel než v roce 1869. Tento pokles jak absolutního, tak relativního počtu obyvatel žijícího v obcích bez železnice poté pokračoval od roku 1961 do roku 1991. Naopak od roku 1950 do roku 1991 stále stoupal celkový počet obyvatel žijícího na území dnešního Česka. Přírůstek obyvatel se tedy koncentroval do obcí se železnicí. V roce 1970 už žilo v obcích se železnicí více lidí než v obcích bez železnice. Tento růst počtu obyvatel žijících v obcích se železnicí trval až do roku 1991. Tento růst byl silný zejména mezi lety 1950 a 1980, poté dochází spíše ke stagnaci počtu obyvatel žijících v obcích se železnicí.

Mezi lety 1869 a 2011 nejnižší počet obyvatel žijící v obcích bez železnice byl zaznamenán v roce 1991, kdy v těchto obcích žilo 2 227 391 obyvatel, což je 65,48 % obyvatel oproti roku 1869. Ovšem index obyvatelstva žijícího na území dnešního Česka v roce 1991 stoupl na 136,18 % oproti roku 1869. Mezi lety 1991 a 2001 můžeme pozorovat jednak celkový pokles obyvatelstva žijícího na území dnešního Česka, tak pokles počtu obyvatel žijícího v obcích se železnicí. Naopak v tomto období rostl počet lidí žijících v obcích bez železnice, což je zapříčiněno suburbanizací v zázemí měst. Naopak mezi lety 2001 a 2011 sledujeme jak celkový nárůst počtu obyvatel, tak nárůst počtu obyvatel obcí se železnicí a obcí bez železnice. Nárůst obyvatelstva obcí bez železnice je zapříčiněn rozvojem suburbanizace.

V industriálním období byl růst počtu obyvatel v obcích na železnici způsoben migrací lidí do měst a oblastí s průmyslovou základnou jako je Teplicko, Mostecko, Karlovarsko, Plzeň a okolí, Ostravsko, Praha, Liberecko, Kladensko. Do všech těchto měst a oblastí byla zavedena železnice do konce 70. let 19. století a průmyslový potenciál se soustředil především do těchto oblastí. S růstem průmyslu a potřebou pracovní síly rostl i počet obyvatel žijících v těchto sídlech.

V období od roku 1921 do roku 1930 se populační přírůstky koncentrovaly do průmyslových měst a v tomto období zvláště do Prahy. Kromě vlastního populačního růstu Prahy dochází k růstu sídel v zázemí Prahy spojený se suburbanizací. Jedná se především o obce se železnicí v zázemí Prahy. Po druhé světové válce dochází k odsunu německy mluvícího obyvatelstva a dosídlování pohraničí, ovšem přednostně sídel s průmyslovým potenciálem, tzn. spíše větších sídel či sídel dopravně dobře dostupných. To mělo vliv na rostoucí počet lidí žijících v obcích se železnicí. Malý nárůst obyvatel obcí bez železnice mezi lety 1950 a 1961 je nejspíše způsoben postupujícím dosídlováním pohraničí (i sídel méně atraktivních nedosídlených do roku 1950), avšak celkově se v dalších letech potvrzují spíše depopulační tendence těchto obcí. Zvrat vývoje nastává v roce 1991, kdy se dochází ke změnám v souvislosti s transformací. Od roku 1991 pozorujeme nárůst počtu obyvatel obcí bez železnice spojený se suburbanizací. V této době již suburbanizace není vázaná na železnici, a proto pozorujeme nárůst počtu lidí v souvislosti se suburbanizací v obcích bez železnice. Nárůst počtu lidí žijících v obcích se železnicí zaznamenaný mezi lety 2001 a 2011 znamená zastavení poklesu obyvatel žijících v obcích se železnicí a dorovnání ztrát způsobených poklesem mezi lety 1991 a 2001. V obcích se železnicí tak v roce 2011 žilo 8 110 856 obyvatel, což je od roku 1869 největší počet obyvatel žijících v obcích se železnicí.

Graf 2: Relativní změny celkového počtu obyvatel v Česku, relativní změny počtu obyvatel ve městech se železnicí a ve městech bez železnice, relativní změny počtu obyvatel ostatních obcí se železnicí a ostatních obcí bez železnice mezi lety 1869 – 2011 (v %). Rok 1869=100 %.



Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005. ČSÚ, 2006, Praha, vlastní výpočty

Tento graf vychází z grafu č. 1. Obce se železnicí a obce bez železnice zde však byly rozděleny na města se železnicí, města bez železnice a ostatní obce se železnicí a ostatní obce bez železnice. Tím můžeme sledovat vývoj měst a ostatních sídel a zjistit tak rozsah a vliv urbanizace v rámci vymezených kategorií. Určení, které obce jsou městy, proběhlo retrospektivně podle databáze ČSÚ z roku 2006 (viz Metodika, Určování měst a ostatních obcí). Z grafu můžeme vyčíst, že nejvíce rostla skupina měst se železnicí. Ostatní kategorie můžeme ve srovnání se změnami populace žijící na území dnešního Česka označit za spíše za depopulační. Kategorie měst se železnicí vykazovala největší růstovou dynamiku a kromě dvou období mezi sčítáními byla vždy růstová. Její růst mezi lety 1869 a 2011 překonal přírůstky celé populace žijící na území dnešního Česka. Z toho lze usuzovat, že přírůstek obyvatelstva se odehrával převážně ve městech se železnicí, kam také směřovalo největší množství lidí stěhující se z venkova.

Kategorie měst bez železnice byla již růstová méně než kategorie měst se železnicí. Města bez železnice nedosahovala ani takových přírůstků obyvatelstva jako byl přírůstek celé populace žijící na území dnešního Česka. Ostatní obce jak se železnicí, tak bez železnice vykazují podobné demografické chování obyvatelstva, ovšem ostatní obce se železnicí mají příznivější vývoj počtu obyvatelstva než obce bez železnice.

V kategorii ostatních obcí se železnicí 1239 obcí a v kategorii měst se železnicí je 462 měst. V kategorii měst bez železnice je 123 měst a v kategorii ostatních obcí se železnicí se nachází 4414 obcí. Obce, kde kterým nejsou k dispozici data za vývoj počtu obyvatel, nebyla do výpočtů změn počtu obyvatel zařazena (jedná se o 14 obcí, viz Metodika).

V industriálním období mezi lety 1869 a 1910 můžeme sledovat růst všech kategorií i celé populace. Nejvíce rostla města na železnici. Populační vývoj této kategorie již mezi lety 1869 a 1910 byl zcela odlišný od zbylých kategorií s velmi vysokými přírůstků počtu obyvatel. Dynamika populačního vývoje této kategorie byl oproti městům bez železnice vyšší o 47,34 %. Zatímco mezi lety 1869 a 1910 stoupl počet lidí ve městech se železnicí o 71,88 %, ve městech bez železnice to bylo 24,54 %. Počet lidí žijících na území dnešního Česka stoupl o 33,19 %. Města bez železnice patrně nevytvářela takové podmínky pro rozvoj průmyslu jako města se železnicí. Také města, která byla dříve (například v roce 1869) střediskem s určitou autonomií, ale nedokázala vytvořit potřebu železničního spojení a stala se obcí bez železnice, často o svoji střediskovou funkci přišla. Například v roce 2013 z obcí s rozšířenou působností (ORP), která jsou většinou městy, neměly železniční spojení jen Židlochovice, Orlová a Trhové Sviny. To mohla být další z příčin menších přírůstků obyvatelstva v rámci kategorie měst bez železnice.

V rámci kategorie ostatních obcí můžeme také pozorovat odlišný populační vývoj obcí se železnicí a obcí bez železnice. Již mezi lety 1869 a 1910 sledujeme rozdíl příznivější vývoj ostatních obcí

se železnicí než ostatních obcí bez železnice. To lze vysvětlit na základě snadnější dojíždky do zaměstnání a za službami z obcí na železnici a lepší dopravní dostupností. Také ostatní obce na železnici vytvářely díky železničnímu spojení příznivější podmínky pro rozvoj průmyslu a zemědělství než obce bez železnice. Ostatní obce na železnici mohly těžit z nižších dopravních nákladů na odvoz produktů vyrobených (vypěstovaných) v těchto obcích.

Mezi lety 1910 a 1921 dochází k celkovému poklesu obyvatelstva žijícího na území dnešního Česka. I přes tento úbytek v městech na železnici opět vzrostl počet obyvatel. Mezi lety 1910 a 1921 byl tento přírůstek 70 473 obyvatel. Naopak v ostatních kategoriích zaznamenáváme úbytek obyvatelstva. Nejvíce obyvatel ubylo mezi lety 1910 a 1921 v městech bez železnice. Stavu obyvatel z roku 1910 již města bez železnice do roku 2011 nedosáhla. V roce 1910 měla města bez železnice mezi lety 1869 a 2011 nejvíce obyvatel. V roce 1910 žilo v městech bez železnice 429 106 obyvatel, v roce 1921 už jen 415 059. Dále se prohloubil rozdíl mezi ostatními obcemi se železnicí, kde úbytek obyvatel činil 2,3 %, a ostatními obcemi bez železnice, které zaznamenaly úbytek obyvatel o 3,03 %.

Mezi lety 1921 a 1930 můžeme sledovat velký relativní růst měst se železnicí, který byl mezi těmito lety ještě větší než v jednotlivých obdobích mezi sčítáními v letech 1869 až 1910. Mezi lety 1921 a 1930 tento růst měst se železnicí činil 22,47 %. Tento růst lze vysvětlit růstem velkých měst, a zvláště Prahy, v tomto období. Kromě měst se železnicí zaznamenávají růst počtu obyvatel také ostatní obce se železnicí. Mezi lety 1869 a 2001 se jedná o vůbec největší relativní růst kategorie ostatních obcí se železnicí, který činil v letech 1921 až 1930 celkem 4,39%. Tento růst lze vysvětlit suburbanizací v zázemí velkých měst, která je v tomto období vázána na železnici. Kromě růstu měst bez železnice sledujeme opět pokles ostatních obcí bez železnice. Mezi lety 1930 a 1950 došlo v důsledku celkového poklesu obyvatelstva žijícího na území dnešního Česka k poklesu všech kategorií, relativně nejméně ztrátovou kategorií byla kategorie měst se železnicí. Nejspíše v důsledku odsunu německy mluvícího obyvatelstva byla nejvíce ztrátovou kategorií skupina ostatních obcí se železnicí, jejíž počet obyvatel relativně klesl o 30,89 %. Pokles počtu obyvatel žijících v ostatních obcích bez železnice a městech bez železnice byl o něco vyšší než pokles celé populace, který činil 23,46 %. Zatímco počet obyvatel žijících na území dnešního Česka v roce 2011 ještě nedosáhl předválečných hodnot sčítání v roce 1930, počet obyvatel měst se železnicí již překonal předválečný počet obyvatel této kategorie v roce 1961 o více jak 134 000 osob. Zatímco kategorie měst bez železnice dále relativně ztrácěla, počet obyvatel v ostatních obcích bez železnice i v ostatních obcích se železnicí rostl. Tyto hodnoty lze nejspíše vysvětlit poválečným doosídlováním pohraničí.

Mezi lety 1961 a 1970 v souvislosti s urbanizací sledujeme růst měst se železnicí i měst bez železnice, zatímco kategorie ostatních obcí se železnicí i ostatních obcí bez železnice

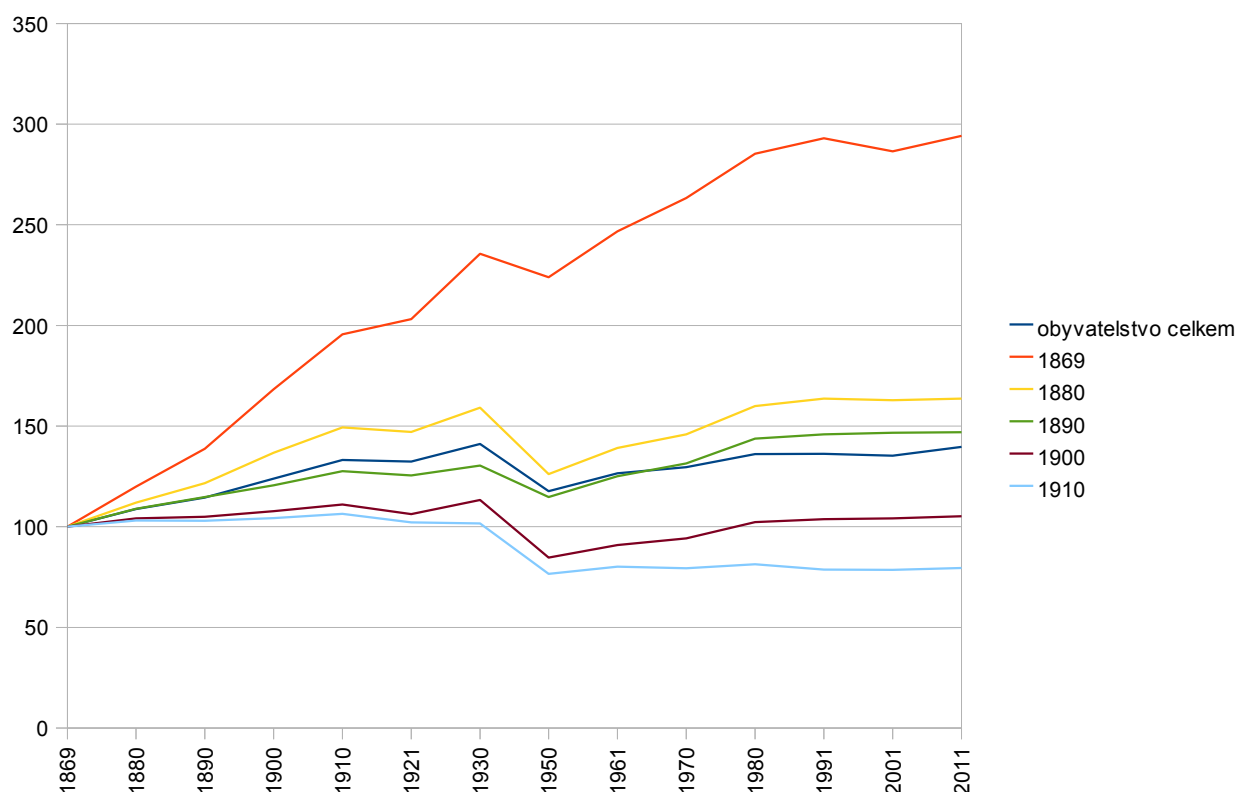
relativně klesá. Počet obyvatel ostatních obcí bez železnice však klesá relativně více než kategorie ostatních obcí bez železnice. Mezi lety 1970 a 1980 pokračuje urbanizace, především do středně velkých měst. Mezi lety 1970 a 1980 můžeme pozorovat vůbec největší relativní růst měst se železnicí, který činil mezi těmito roky 23,45 %. To lze vysvětlit především stěhováním obyvatelstva do okresních měst. Všechna okresní města byla zároveň městy na železnici. Zároveň můžeme v souvislosti s urbanizací pozorovat růst měst bez železnice, od Druhé světové války do roku 2011 relativně největší. Relativní přírůstek obyvatelstva měst bez železnice dosahoval mezi lety 1970 a 1980 celkem 3,49 %. V roce 1980 tak ve městech bez železnice žilo o 5975 obyvatel více než v roce 1869. Ostatní obce bez železnice i ostatní obce se železnicí relativně ztrácely, ovšem rozdíl mezi ostatními obcemi se železnicí a ostatními obcemi bez železnice se dále prohluboval ve prospěch ostatních obcí se železnicí.

Mezi lety 1980 a 1991 můžeme zaznamenat zpomalení urbanizace. Toto zpomalení však nejspíše také souvisí s relativně nižším přírůstkem obyvatelstva mezi lety 1980 a 1991. Kromě pomalejšího populačního růstu měst se železnicí sledujeme opět pokles počtu obyvatel žijících ve městech bez železnice. V roce 1991 žilo v ostatních obcích se železnicí i v ostatních obcích bez železnice nejméně lidí mezi lety 1869 a 2011. V roce 1991 tak byl mezi lety 1869 a 2011 zjištěn nejvyšší stupeň urbanizace. V roce 1991 ve městech žilo 71,9 % obyvatelstva a ve venkovských sídlech 28,1 %. V roce 1869 žilo ve městech 41,8 % obyvatelstva, zatímco ve venkovských sídlech žilo 58,2 % obyvatelstva.

Mezi lety 1991 a 2001 můžeme zaznamenat jak celkový pokles obyvatelstva žijícího na území dnešního Česka, tak poměrně značný pokles počtu obyvatel měst se železnicí. Naopak mírně populačně rostla města bez železnice, ostatní obce bez železnice a ostatní obce se železnicí. Tento vývoj můžeme vysvětlit nastupující suburbanizací po roce 1991 a stěhováním obyvatelstva z velkých měst (se železnicí) do obcí v zázemí velkých měst.

Mezi lety 2001 a 2011 došlo k celkovému nárůstu populace žijící na území Česka. Tento růst se však odehrával především v ostatních obcích se železnicí a v ostatních obcích bez železnice. Počet obyvatel v ostatních obcích bez železnice dokonce rostl relativně více než v obcích se železnicí. Mezi lety 2001 a 2011 tak došlo k prvnímu zmenšení „rozevírání nůžek“ mezi ostatními obcemi se železnicí a ostatními obcemi bez železnice od roku 1950. Méně rostla kategorie měst bez železnice a nejméně rostla kategorie měst se železnicí. To lze vysvětlit pokračující suburbanizací, která směřuje jak do měst bez železnice, tak do ostatních obcí bez železnice a ostatních obcí se železnicí.

Graf 3: Relativní změny celkového počtu obyvatel v obcích, ke kterým byla zavedena železnice v jednotlivých obdobích, období sledování populačního vývoje mezi lety 1869 – 2011 (v %). Rok 1869=100 %.



Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005. ČSÚ, 2006, Praha.
 HUDEC, Z. a kol. (2006): Atlas drah České republiky 2006-2007. Pavel Malkus, dopravní vydavatelství, Praha, vlastní výpočty

Poznámka: čára 1869 = relativní změny počtu obyvatel ve skupině obcí, kam byla železnice zavedena do roku 1869; čára 1880 = relativní změny počtu obyvatel ve skupině obcí, kam byla železnice zavedena mezi lety 1870 a 1879; čára 1890 = relativní změny počtu obyvatel ve skupině obcí, kam byla železnice zavedena mezi lety 1880 a 1889; čára 1900 = relativní změny počtu obyvatel ve skupině obcí, kam byla železnice zavedena mezi lety 1890 a 1899; čára 1910 = relativní změny počtu obyvatel ve skupině obcí, kam byla železnice zavedena mezi lety 1900 a 1909.

obyvatelstvo celkem = relativní změny celkového počtu obyvatel na území dnešního Česka, ne relativní změny součtu obyvatel jednotlivých skupin v grafu.

Tento graf byl sestaven na základě toho, v jakém období byla obec napojena na železniční síť. Čára s letopočtem 1869 znázorňuje populační vývoj obcí, kam byla železnice zavedena do konce roku 1869. To znamená, že v této skupině se nacházejí jak obce, kam byla železnice zavedena v 60. letech 19. století, tak obce, které měly železniční spojení například už od 40. let 19. století. Proto mohly obce v této kategorii na existenci železnice reagovat různě podle toho, jakou dobu už byly železnicí ovlivňovány. Čára s letopočtem 1880 značí populační vývoj obcí, kam byla

železnice zavedena mezi lety 1870 a 1879. Čára s rokem 1890 značí obce, kam byla železnice zavedena mezi lety 1880 a 1889. To znamená, že je v grafu zachycen mezi lety 1869 a 1880 populační vývoj těchto obcí před tím, než k nim byla zavedena železnice. Proto nemohly být v letech 1869 až 1879 přímo ovlivňovány železnicí. Podobně čára s letopočtem 1900 značí ty obce, kam byla železnice zavedena mezi lety 1890 a 1899 a čára s letopočtem 1910 značí ty obce, kam byla železnice zavedena mezi lety 1900 a 1909. Tyto obce mohly být tedy přímo ovlivňovány železnicí až od doby, kdy k nim byla zavedena železnice.

Zatímco do konce 70. let 19. století se stavěly hlavní železnice, od roku 1880 již byly stavěny železnice podle tzv. lokálového zákona. Železnice od roku 1880 stavěny s menšími nároky na technické vybavení tratí a směrové a sklonové poměry. Tyto tratě měly většinou lokální ráz (Schreier, 2009, s. 162-163).

Z grafu je zřejmé, že obecně platí, že čím dříve byla železnice do obce zavedena, tím více byly obce v průměru růstovější ve srovnání s obcemi, kam byla železnice zavedena později. To lze vysvětlit faktem, že železnice nejdříve směřovala a spojovala velká města a růstové regiony s rozvíjející se těžbou surovin a průmyslem. Tak jsou do období, kam byla železnice zavedena do roku 1869 například velká města jako Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, Olomouc, Liberec a České Budějovice. Z velkých průmyslových a těžebních regionů byla železnice zavedena na Teplicko přímo do Teplic a Duchcova, do severních Čech na Rumbursko, do Chebu, do Kladna, v okolí Plzně k uhelným dolům v okolí Stupna a Nýřan, k uhelným dolům do Rosic u Brna a k uhelným dolům do Žacléřsko-svatoňovické pánve.

Do roku 1869 tak železnice byla zavedena do těch nejrůstovějších měst a regionů. Obecně můžeme říci, že nejvýhodnější železniční spojení se stavěla nejdříve (tzn. do růstových měst a regionů). Až později (hlavně od roku 1880) se začaly stavět železnice do regionů s menším růstovým potenciálem.

Mezi lety 1869 a 1880 bylo na železnici napojeno velmi růstové Karlovarsko a většina zbytku podkrušnohorských hnědouhelných pánví. Podobně bylo železnicí spojeno populačně růstové Polabí.

Od roku 1880 v souvislosti s tzv. lokálovým zákonem se stavěly tratě nižšího řádu do regionů s menším přírůstkem obyvatelstva nebo do do té doby depopulačních regionů. Do lokálních tratí byly mnohdy vkládány naděje na oživení jak ekonomiky, tak populačního růstu (Schreier 2009).

Populační vývoj obcí, které byly napojeny na železnici do roku 1880, v průměru převyšují celkový přírůstek obyvatelstva žijícího na území dnešního Česka. Naproti tomu obce, kam byla železnice zavedena mezi lety 1880 až 1889, do roku 1950 vykazují podobné nebo menší přírůstky obyvatelstva než byl celkový růst populace dnešního Česka. Od roku 1950 byly přírůstky obyvatelstva této kategorie vyšší než celkové přírůstky obyvatelstva žijícího na území dnešního

Česka. To lze vysvětlit skutečností, že tratě postavené mezi lety 1880 a 1889 se nacházejí převážně ve vnitrozemí Česka se stabilnější populační základnou a s menšími populačními výkyvy, než vykazuje pohraničí.

Obce, kam byla železnice zavedena mezi lety 1890 a 1899, vykazují menší přírůstky obyvatelstva, než byly celkové přírůstky obyvatelstva dnešního Česka. To lze vysvětlit tím, že tyto tratě se nacházejí spíše v Pohraničí, které bylo zasaženo poválečným odsunem německy mluvícího obyvatelstva. Ve vnitrozemí byly tyto dráhy budovány v už do té doby depopulačních oblastech. Ve vnitrozemí se tyto dráhy nacházejí především na česko-moravském pomezí. Depopulační tendence se však mohly postavením dráhy naopak prohloubit. V této kategorii obcí žilo nejvíce obyvatel v roce 1930. Jelikož se v této kategorii nacházejí spíše obce v Pohraničí, z grafu je zřejmé, že se tyto obce nepodařilo dosídlit do stavu, v jakém byly v roce 1930. Postupný poválečný nárůst počtu obyvatel žijících v těchto obcích je způsoben nejspíše dosídlováním Pohraničí. Mírný růst počtu obyvatel v této kategorii po roce 1980 je nejpíše způsoben suburbanizací zejména v zázemí Prahy a dorovnáním ostatních depopulačních obcí v této kategorii ve zbytku Česka. Mezi lety 1890 a 1899 byly postaveny například dráhy Rudná u Prahy – Beroun, Praha – Vrané nad Vltavou – Dobříš a Čerčany – Jílové u Prahy. Populační vývoj obcí ležících na těchto tratích byl zvláště po roce 1991 ovlivněn právě suburbanizací.

Obce, kam byla železnice zavedena mezi lety 1900 a 1909 vykazují ze všech kategorií v tomto grafu nejnižší přírůstky počtu obyvatel. Tyto obce se nacházejí jak v Pohraničí, tak ve vnitrozemí Česka. Je zajímavé, že nejvíce lidí žilo v obcích této kategorie v roce 1910, tzn. právě v tom čase, kdy k nim byla do obce zavedena železnice. Z grafu je však zřejmé, že tyto obce byly spíše depopulační už před tím, než k nim byla zavedena železnice. Tuto skupinu obcí také zasáhl poválečný odsun německy mluvícího obyvatelstva. Od roku 1950 až do roku 2011 však počet obyvatel v obcích této kategorie prakticky stagnoval.

Z grafu č. 3 je zřejmé, že naděje vkládané do oživení hospodářství v regionech i růstu obyvatelstva v obcích napojených na lokální tratě, se spíše nepotvrdil. Zatímco v prvním období budování lokálních drah (mezi lety 1880 až 1889) byly budovány víceméně perspektivní dráhy s určitým pozitivním vlivem na populační vývoj obcí na nich ležících, v následujících dvou obdobích budování lokálních drah (mezi lety 1890 až 1899 a 1900 až 1909) byly budovány dráhy, které již v průměru měly malý pozitivní vliv na populační vývoj obcí. Je zde předpoklad, že přivedení lokální dráhy do některých obcí (zvláště mezi lety 1890 až 1899 a 1900 až 1909) mělo spíše odsávací vliv na populační vývoj těchto obcí a zavedení dráhy do těchto obcí spíše prohloubilo depopulační tendence, které se v těchto obcích projevovaly již před příchodem železnice. Celkově však nelze říci, že železnice byla jedinou příčinou depopulačního vývoje těchto obcí.

7. Závěr

Celkově lze říci, že vliv železnice na populační vývoj obcí v Česku byl potvrzen. Celkově se populační vývoj v obcích bez železnice markantně liší od populačního vývoje obcí se železnici. Zatímco v obcích se železnici se počet obyvatel zvýšil mezi lety 1869 a 2011 o 3 947 377 osob, v obcích bez železnice za stejné období ubylo 950 151 obyvatel.

Podobný je vývoj i v dílčích skupinách obcí, jako jsou například města se železnici a města bez železnice. Zatímco ve městech se železnici přibýlo mezi lety 1869 a 2011 celkem 4 177 658 obyvatel, ve městech bez železnice počet obyvatel stagnoval a zvýšil se za uvedené období o 15 066 obyvatel. Podobně tak je tomu i v ostatních obcích se železnici a bez železnice. V ostatních obcích se železnici klesl v důsledku urbanizace mezi lety 1869 a 2011 počet obyvatel o 230 281 osob, zatímco v ostatních obcích bez železnice klesl počet obyvatel o 965 217 osob. Na území dnešního Česka přibýlo mezi lety 1869 a 2011 celkem 2 997 226 obyvatel. Z toho je zřejmé, že hlavní roli v přírůstcích obyvatelstva ve městech se železnici nemohla hrát přirozená měna, ale velká migrace obyvatelstva do těchto sídel.

Je otázkou, jaký vliv měla železnice na populační vývoj jednotlivých sídel. Vliv železnice na populační rozvoj jednotlivých sídel je značně selektivní. U některých můžeme říci, že vliv železnice byl pro jejich rozvoj zcela zásadní. Jedná se například o České Velenice, Přerov a Českou Třebovou, pro které byla železnice zásadním faktorem pro růst obyvatelstva v těchto sídlech. Jiná sídla byla naproti tomu tak velká, že si zavedení železnice doslova vynutila. Jedná se například o velká města jako Praha, Brno a Olomouc, jejichž vývoj byl spíše makrokoncentrací obyvatelstva a bez železnice si fungování takových měst dokážeme jen těžko představit. Jsme si proto vědomi toho, že určitou roli samozřejmě hrála právě velikost sídla. Z kategorie měst bez železnice je zřejmé, že města, která si nedokázala vynutit železniční spojení, populačně spíše stagnovala. Tento populační vývoj měst se často pojil se ztrátou střediskové funkce pro své zázemí. Toto tvrzení potvrzuje například fakt, že všechna okresní města jsou zároveň městy se železnici (77 měst). Z obcí s rozšířenou působností (ORP) jsou ze 206 obcí pouze 3 bez železničního spojení.

Celkově také můžeme říci, že vliv železnice na růst jednotlivých sídel se uplatňoval buď přímo – například dobrou dopravní dostupností do města v postindustriálním období v souvislosti se suburbanizací v zázemí měst, nebo nepřímo, například výstavbou továrny a vzniku nových pracovních míst.

Výsledky práce tedy potvrdily, že železnice měla vliv na rozmístění obyvatel v dlouhodobé perspektivě. Také byl potvrzen vliv hierarchie tratí na populační vývoj obcí na nich ležících. Obecně starší tratě, tzn. zpravidla hlavní dráhy, měly větší vliv na populační růst obcí než novější tratě, tzn. většinou lokálky.

Železnice se tedy staly jedním z hlavních faktorů rozvoje jednotlivých sídel, zvláště v 19. a do poloviny 20. století. Po polovině 20. století jejich vliv postupně spíše slábnul, ale zcela se nevytratil. V mnohých oblastech má železnice nezastupitelnou úlohu a je zde předpoklad, že její zrušení by mělo odezvu také v prohlubující se depopulaci některých, zvláště venkovských, sídel. Železnice má dnes svoji úlohu také ve městech a přepravní výkony v rámci integrovaných dopravních systémů například v Praze stále rostou. Svoji nezastupitelnou roli má také v obsluze celých aglomerací. Zvláště na příměstských tratích v okolí Prahy má železnice svoji nezastupitelnou úlohu (Regionální plán PID, Praha). V současnosti železnice přispívá zejména k podpoře suburbanizace a rozvoji metropolitních areálů. Významný vliv na lokalizaci pracovních míst mají především tratě vyššího řádu, zvláště vysokorychlostní tratě. V současnosti tento posledně jmenovaný vliv můžeme pozorovat zatím pouze v zahraničí. Vysokorychlostní tratě na území Česka ještě nebyly postaveny.

Z výše napsaného lze usuzovat, že železnice bude i nadále hrát úlohu v populačním vývoji obyvatelstva v jednotlivých sídlech. Železnice má na populační vývoj sídel selektivní vliv, podobně jako v minulosti. Dnes je takto selektivně vybírán ještě menší počet sídel. Tento výběr je užší a projevuje se zejména v metropolitních areálech, kde má železnice stále významný vliv na rozvoj především právě metropolitních areálů.

8. Seznam literatury

8.1 Tištěné zdroje informací

AUERHAN, J. (1934): Vliv železnice na hustotu a na vzrůst obyvatelstva okresních měst a ostatních obcí v Čechách v l. 1869–1930. Statistický obzor, 15, s. 186–191.

AUERHAN, J. (1932): Hustota a vzrůst obyvatelstva na Moravském Slovensku v letech 1834–1930. Statistický obzor, 23, s. 453–475.

Atlas československých dějin. Hlavní vědecký redaktor J. Purš. Praha, HÚ ČSAV a ÚSGK 1965, 41 map. listů.

BARTUŠEK, O. (1978): Long-term radial extension of the Growth Pole effect in the Prague suburban area. Hospodářské dějiny, č. 2, s. 295–309.

BAUER, Z. (2003): Úzkorozchodné železnice v průmyslu a zemědělství. Nakladatelství Corona, Praha, 288 s.

BRINKE, J. (1999): Úvod do geografie dopravy. Nakladatelství Karolinum, Praha, 112 s.

Digitální geografická databáze ArcČR 500, verze 2.0 (datové soubory, DVD).

HAJN, I. (2004): Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmunden. Bohumír Němec – Veduta, České Budějovice, 153 s.

HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. DemoArt, Praha, 147 s.

HAMPL, M. a kol. (1996): Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice. DemoArt, Praha, 395 s.

HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNEL, K. (1987): Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. Univerzita Karlova, Praha, 236 s.

HANUS, M. (2007): Vliv železnice na rozvoj vybraných středisek Pardubického kraje od poloviny 19. století. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 125 s.

Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005. ČSÚ, 2006, Praha.

HONS, J. (2007): Velká cesta, čtení o dráze olomoucko-pražské. Mladá fronta, Praha, 312 s.

HONS, J. (1975): Dějiny dopravy na území ČSSR. ALFA, vydavatelství technické a ekonomické literatury, Bratislava, 312 s.

HUDEC, Z. a kol. (2006): Atlas drah České republiky 2006-2007. Pavel Malkus, dopravní vydavatelství, Praha.

Interní databáze ČSÚ (2012), Předběžné výsledky Sčítání lidu, domů a bytů 2011 za obce. Český statistický úřad, Praha.

JELEN, M. (2009): Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Dokořán, s.r.o., Praha, 159 s.

- JELEČEK, L. (2006): Agricultural Revolution. In: Geist H. (ed.): Our Earth's Changing Land: An Encyclopedia of Land Use and Land-Cover Change. Vol. I. Greenwood Publishing Group, Westport, CT, USA, s. 25–27.
- JELEČEK, L. (1985): Zemědělství a půdní fond v Čechách ve 2. polovině 19. století. Academia, Praha, 284 s.
- JÍLKOVÁ, M. (2011): Dlouhodobý vývoj naděje dožití ve světě. Bakalářská práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK, Praha, 57 s.
- KUBÁČEK, J. (2007): Dejiny železníc na území Slovenska. Železnice Slovenskej republiky, Bratislava, 256 s.
- MAIER, K. (2005): Hospodaření a rozvoj českých měst 1850–1938. Academia, Praha, 374 s.
- MARTINEK, M. (2008): 150 let KND, 40 let vlečky Mořina. Dopravní vydavatelství Malkus, Praha, 28 s.
- MATOUŠEK, V. (2010): Čechy krásné, Čechy mé, Proměny krajiny Čech v době industriální. Agentura Krigl, Praha, 380 s.
- MIKŠÍČEK a kol. (2007): Zmizelé Sudety. Nakladatelství Českého lesa, Domažlice, 726 s.
- PAVLÍČEK, S. (2002): Naše lokálky, Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Dokořán, s.r.o., Praha, 156 s.
- Pražská integrovaná doprava, Regionální plán Pražské integrované dopravy na rok 2012 s výhledem na období 2013 – 2016. Ropid, Praha.
- PLUHAŘ, J. (1916): Vliv západní dráhy Plzeň – Smíchov na vzrůst míst, ležících na této trati, zvláště po stránce průmyslové. Sborník České společnosti zeměvědné, 22, s. 55–70.
- PURŠ, J. (1960): Průmyslová revoluce v Českých zemích. Státní nakladatelství technické literatury, Praha, 164 s.
- SEMOTANOVÁ, E. a kol. (2007): Česko, Ottův historický atlas. Ottovo nakladatelství, Praha, 408 s.
- SCHREIER, P. (2009): Příběhy z dějin našich drah, Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918. Mladá fronta, Praha, 208 s.
- SCHREIER, P. (2004): Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Baset, Praha, 293 s.
- ŠINDLAUER, Z. (2004): Vlakopis lužický. K-Report, Praha, 180 s.
- ŠKRABAL, J. a kol. (2012): Předběžné výsledky Sčítání lidu, domů a bytů 2011, Česká republika. Český statistický úřad, Praha, 48 s.
- Železniční jízdní řád SŽDC 2012, Správa železniční dopravní cesty, Praha.

8.2 Internetové zdroje informací

Chodov (2013). staženo 3. 5. 2013.

<http://www.mestochodov.cz/mesto/historie.php>

Chrusterice, oficiální stránky středočeské obce (2013). staženo 27. 4. 2013.

<http://www.chrusterice.cz/obec/turistika>

Kláštorec nad Ohří, Oficiální web města (2013). staženo 3. 5. 2013.

http://www.klasterec.cz/cs_ob_mesto_porcelan.php

Libavské údolí (2013). staženo 29. 4. 2013.

<http://www.libavskeudoli.cz/o-nas/>

Louny, Oficiální internetové stránky Města Loun a Městského úřadu Louny (2013). staženo 29. 4. 2013.

<http://www.mulouny.cz/cs/mesto/dejiny-mesta/dejiny>

Mapy.cz (2013). staženo 29. 4. 2013.

<http://www.mapy.cz>

Města a městyse v ČR , Český statistický úřad, Praha (2007). staženo 10. 10. 2012.

<http://www.czso.cz/csu/2007edicniplan.nsf/p/1375-07>

Město Horní Slavkov (2013). staženo 2. 5. 2013.

<http://www.muhspravkov.cz/>

Národní geoportál INSPIRE (2010). staženo 10. 4. 2011.

<http://geoportal.gov.cz/web/guest/home.jsessionid=279DF325A2B5D7BA098AAD912C534F09>

Nučice, Obec Nučice (2013). staženo 28. 4. 2013.

<http://www.nucice.eu/z-historie-obce/d-1010/p1=213>

Obec Dlouhoňovice, Dlouhoňovice (2013). staženo 4. 5. 2013.

<http://www.dlouhonovice.cz/index.php?tema=info>

Oficiální stránky města České Velenice, Město České Velenice (2013). staženo 18. 4. 2013.

<http://www.velenice.cz/?c=mesto&id=historie-mesta>

Oficiální stránky města Zruč nad Sázavou, Zruč nad Sázavou (2013). staženo 2. 5. 2013.

<http://www.mesto-zruc.cz/mesto/historie-mesta/>

Oficiální stránky obce Nový Jáchymov (2013). staženo 18. 4. 2013.

<http://www.obecnovyjachymov.cz/poloha-a-historie>

Oficiální stránky obce Zbůch, Obec Zbůch (2013). staženo 29. 4. 2013.

<http://www.zbuch.cz/historie-obce/>

Příbram, oficiální web, Oficiální stránky města Příbram (2013). staženo 27. 4. 2013.

<http://www.pribram-city.cz/index.php?vid=914>

Ratíškovice, Oficiální stránky obce (2013). staženo 2. 5. 2013.

<http://www.ratiskovice.com/historie/bata-as-dul-tomas-ratiskovice-u-hodonina/>

Sčítání lidu, domů a bytů 2011. Český statistický úřad (2013). staženo 2. 5. 2013.
<http://vdb.czso.cz/sldbvo/#!stranka=podle-tematu&tu=0&th=&v=&vo=null&vseuzemi=null&void=>

Statutární město Havířov, Havířov (2013). staženo 2. 5. 2013.
<http://www.havirov-city.cz/historie-a-soucasnost/historie-havirova.html>

Statutární město Přerov (2013). staženo 20. 4. 2013.
<http://www.prerov.eu/cs/o-prerove/historie-mesta.html>

Uničov, Oficiální internetové stránky (2013). staženo 3. 5. 2013.
<http://www.unicov.cz/strucna-historie-mesta/d-1830/p1=1427>

Vojsko, Vojsko.net (2013). staženo 29. 4. 2013.
<http://www.vojsko.net/index.php/armady/18-historie/1335-ceskoslovensti-legionari-v-rusku-za-1-svetove-valky>

Vsetín, Oficiální web města (2013). staženo 2. 5. 2013.
<http://www.vsetin.cz/z-historie-vsetina/d-474170/p1=6688>

9. Přílohy

9.1 Tabulky

Tabulka 1: Celkový počet obyvatel v Česku, počet obyvatel v obcích se železnicí a v obcích bez železnice mezi lety 1869 – 2011.

Obyvatelstvo	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930
obce se železnicí	4163479	4680257	5104162	5767840	6391452	6430956	7122970
obce bez železnice	3401509	3542441	3561743	3605650	3684730	3577999	3550792
celkem	7564988	8222698	8665905	9373490	10076182	10008955	10673762

Obyvatelstvo	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
obce se železnicí	6236795	6876204	7286395	7903721	8074579	7980389	8110856
obce bez železnice	2661764	2697561	2520968	2387914	2227391	2249418	2451358
celkem	8898559	9573765	9807363	10291635	10301970	10229807	10562214

Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005. ČSÚ, 2006, Praha, vlastní výpočty

Tabulka 2: Relativní změny celkového počtu obyvatel v Česku, počtu obyvatel v obcích se železnicí a v obcích bez železnice mezi lety 1869 – 2011 (v %).
Rok 1869=100 %.

Obyvatelstvo	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930
obce se železnicí	100	112,41	122,59	138,53	153,51	154,46	171,08
obce bez železnice	100	104,14	104,71	106	108,33	105,19	104,39
celkem	100	108,69	114,55	123,91	133,19	132,31	141,09

Obyvatelstvo	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
obce se železnicí	149,8	165,16	175,01	189,83	193,94	191,68	194,81
obce bez železnice	78,25	79,3	74,11	70,2	65,48	66,13	72,07
celkem	117,63	126,55	129,64	136,04	136,18	135,23	139,62

Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005. ČSÚ, 2006, Praha, vlastní výpočty

Tabulka 3: Celkový počet obyvatel v Česku, počet obyvatel ve městech se železnicí a ve městech bez železnice, počet obyvatel ostatních obcí se železnicí a ostatních obcí bez železnice mezi lety 1869 – 2011.

Obyvatelstvo	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930
města se železnicí	2817730	3257103	3652816	4274512	4843184	4913657	5546611
města bez železnice	344540	370341	382308	407157	429106	415059	423566
ostatní obce se železnicí	1345749	1423154	1451346	1493328	1548268	1517299	1576359
ostatní obce bez železnice	3056969	3172100	3179435	3198493	3255624	3162940	3127226
celkem	7564988	8222698	8665905	9373490	10076182	10008955	10673762

Obyvatelstvo	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
města se železnicí	5076121	5681276	6163691	6824580	7063427	6947698	6995388
města bez železnice	332784	332343	338479	350515	345385	348535	359606
ostatní obce se železnicí	1160674	1194923	1122704	1079141	1011152	1032691	1115468
ostatní obce bez železnice	2328980	2365223	2182489	2037399	1882006	1900883	2091752
celkem	8898559	9573765	9807363	10291635	10301970	10229807	10562214

Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005. ČSÚ, 2006, Praha, vlastní výpočty

Tabulka 4: Relativní změny celkového počtu obyvatel v Česku, relativní změny počtu obyvatel ve městech se železnicí a ve městech bez železnice, relativní změny počtu obyvatel ostatních obcí se železnicí a ostatních obcí bez železnice mezi lety 1869 – 2011 (v %). Rok 1869=100 %.

Obyvatelstvo	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930
města se železnicí	100	115,59	129,64	151,7	171,88	174,38	196,85
města bez železnice	100	107,49	110,96	118,17	124,54	120,47	122,94
ostatní obce se železnicí	100	105,75	107,85	110,97	115,05	112,75	117,14
ostatní obce bez železnice	100	103,77	104,01	104,63	106,5	103,47	102,3
celkem	100	108,69	114,55	123,91	133,19	132,31	141,09

Obyvatelstvo	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
města se železnicí	180,15	201,63	218,75	242,2	250,68	246,57	248,26
města bez železnice	96,59	96,46	98,24	101,73	100,25	101,16	104,37
ostatní obce se železnicí	86,25	88,79	83,43	80,19	75,14	76,74	82,89
ostatní obce bez železnice	76,19	77,37	71,39	66,65	61,56	62,18	68,43
celkem	117,63	126,55	129,64	136,04	136,18	135,23	139,62

Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005. ČSÚ, 2006, Praha, vlastní výpočty

Tabulka 5: Celkový počet obyvatel v obcích, ke kterým byla zavedena železnice
v jednotlivých obdobích, období sledování populačního vývoje mezi lety 1869 –
– 2011.

Obyvatelstvo	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930
1869	1490914	1787778	2068801	2509171	2916508	3029703	3513632
1880	1104837	1237272	1343717	1510250	1650064	1625638	1758500
1890	604389	658379	693565	728347	771040	758593	788050
1900	605353	630022	634843	652086	672132	642952	685691
1910	337178	347644	346874	351732	358798	344680	342482
Celkem	7564988	8222698	8665905	9373490	10076182	10008955	10673762

Obyvatelstvo	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
1869	3339876	3678628	3926525	4253522	4369291	4272612	4385950
1880	1394251	1536420	1611254	1767417	1807367	1798825	1807802
1890	693586	755618	794488	868926	881691	886896	887924
1900	512153	549936	569931	618890	628334	630734	636373
1910	258071	270402	267489	274072	265288	265028	267956
Celkem	8898559	9573765	9807363	10291635	10301970	10229807	10562214

Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005. ČSÚ, 2006, Praha,
vlastní výpočty

Poznámka: Rok 1869 v levém sloupci (mezi buňkami Obyvatelstvo a Celkem) = počet obyvatel ve skupině obcí, kam byla železnice zavedena do roku 1869. Rok 1880 v levém sloupci (mezi buňkami Obyvatelstvo a Celkem) = počet obyvatel ve skupině obcí, kam byla železnice zavedena do roku mezi lety 1870 a 1879. Rok 1890 v levém sloupci (mezi buňkami Obyvatelstvo a Celkem) = počet obyvatel ve skupině obcí, kam byla železnice zavedena mezi lety 1880 a 1889. Rok 1900 v levém sloupci (mezi buňkami Obyvatelstvo a Celkem) = počet obyvatel ve skupině obcí, kam byla železnice zavedena mezi lety 1890 a 1899. Rok 1910 v levém sloupci (mezi buňkami Obyvatelstvo a Celkem) = počet obyvatel ve skupině obcí, kam byla železnice zavedena mezi lety 1900 a 1909.

Celkem = celkový počet obyvatel na území dnešního Česka, ne součet počtu obyvatel jednotlivých skupin v tabulce.

Tabulka 6: Relativní změny celkového počtu obyvatel v obcích, ke kterým byla zavedena železnice v jednotlivých obdobích, období sledování populačního vývoje mezi lety 1869 – 2011 (v %). Rok 1869=100 %.

Obyvatelstvo	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930
1869	100	119,91	138,76	168,3	195,62	203,21	235,67
1880	100	111,99	121,62	136,69	149,35	147,14	159,16
1890	100	108,93	114,75	120,51	127,57	125,51	130,39
1900	100	104,08	104,87	107,72	111,03	106,21	113,27
1910	100	103,1	102,88	104,32	106,41	102,22	101,57
Celkem	100	108,69	114,55	123,91	133,19	132,31	141,09

Obyvatelstvo	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
1869	224,02	246,74	263,36	285,3	293,06	286,58	294,18
1880	126,2	139,06	145,84	159,97	163,59	162,81	163,63
1890	114,76	125,02	131,45	143,77	145,88	146,74	146,91
1900	84,6	90,85	94,15	102,24	103,8	104,19	105,12
1910	76,54	80,2	79,33	81,28	78,68	78,6	79,47
Celkem	117,63	126,55	129,64	136,04	136,18	135,23	139,62

Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005. ČSÚ, 2006, Praha, vlastní výpočty

Poznámka: Rok 1869 v levém sloupci (mezi buňkami Obyvatelstvo a Celkem) = relativní změny počtu obyvatel ve skupině obcí, kam byla železnice zavedena do roku 1869. Rok 1880 v levém sloupci (mezi buňkami Obyvatelstvo a Celkem) = relativní změny počtu obyvatel ve skupině obcí, kam byla železnice zavedena do roku mezi lety 1870 a 1879. Rok 1890 v levém sloupci (mezi buňkami Obyvatelstvo a Celkem) = relativní změny počtu obyvatel ve skupině obcí, kam byla železnice zavedena mezi lety 1880 a 1889. Rok 1900 v levém sloupci (mezi buňkami Obyvatelstvo a Celkem) = relativní změny počtu obyvatel ve skupině obcí, kam byla železnice zavedena mezi lety 1890 a 1899. Rok 1910 v levém sloupci (mezi buňkami Obyvatelstvo a Celkem) = relativní změny počtu obyvatel ve skupině obcí, kam byla železnice zavedena mezi lety 1900 a 1909.

Celkem = relativní změny celkového počtu obyvatel, ne relativní změny součtu obyvatel jednotlivých skupin v tabulce.

9.2 Mapy

Mapa 1: Stav železniční sítě Česka v roce 1839

Mapa 2: Stav železniční sítě v roce 1849

Mapa 3: Stav železniční sítě v roce 1859

Mapa 4: Stav železniční sítě v roce 1869

Mapa 5: Stav železniční sítě v roce 1879

Mapa 6: Stav železniční sítě v roce 1889

Mapa 7: Stav železniční sítě v roce 1899

Mapa 8: Stav železniční sítě v roce 1915

Mapa 9: Vývoj železniční sítě Česka od roku 1915

Mapa 10: Změna počtu obyvatel mezi lety 1869 a 1880

Mapa 11: Změna počtu obyvatel mezi lety 1880 a 1890

Mapa 12: Změna počtu obyvatel mezi lety 1890 a 1900

Mapa 13: Změna počtu obyvatel mezi lety 1900 a 1910

Mapa 14: Změna počtu obyvatel mezi lety 1910 a 1921

Mapa 15: Změna počtu obyvatel mezi lety 1921 a 1930

Mapa 16: Změna počtu obyvatel mezi lety 1930 a 1950

Mapa 17: Změna počtu obyvatel mezi lety 1950 a 1961

Mapa 18: Změna počtu obyvatel mezi lety 1961 a 1970

Mapa 19: Změna počtu obyvatel mezi lety 1970 a 1980

Mapa 20: Změna počtu obyvatel mezi lety 1980 a 1991

Mapa 21: Změna počtu obyvatel mezi lety 1991 a 2001

Mapa 22: Změna počtu obyvatel mezi lety 2001 a 2011

Mapa 23: Změna počtu obyvatel mezi lety 1869 a 1910

Mapa 24: Změna počtu obyvatel mezi lety 1950 a 1991

Mapa 25: Změna počtu obyvatel mezi lety 1991 a 2011

Mapa 26: Změna počtu obyvatel mezi lety 1869 a 2011

Mapa 27: Vývoj železniční sítě v Česku, stav v roce 2011

Volně vložené mapy

Mapa 28: Změna počtu obyvatel mezi lety 1869 a 2011 –
– Mapa se železničními stanicemi a zastávkami